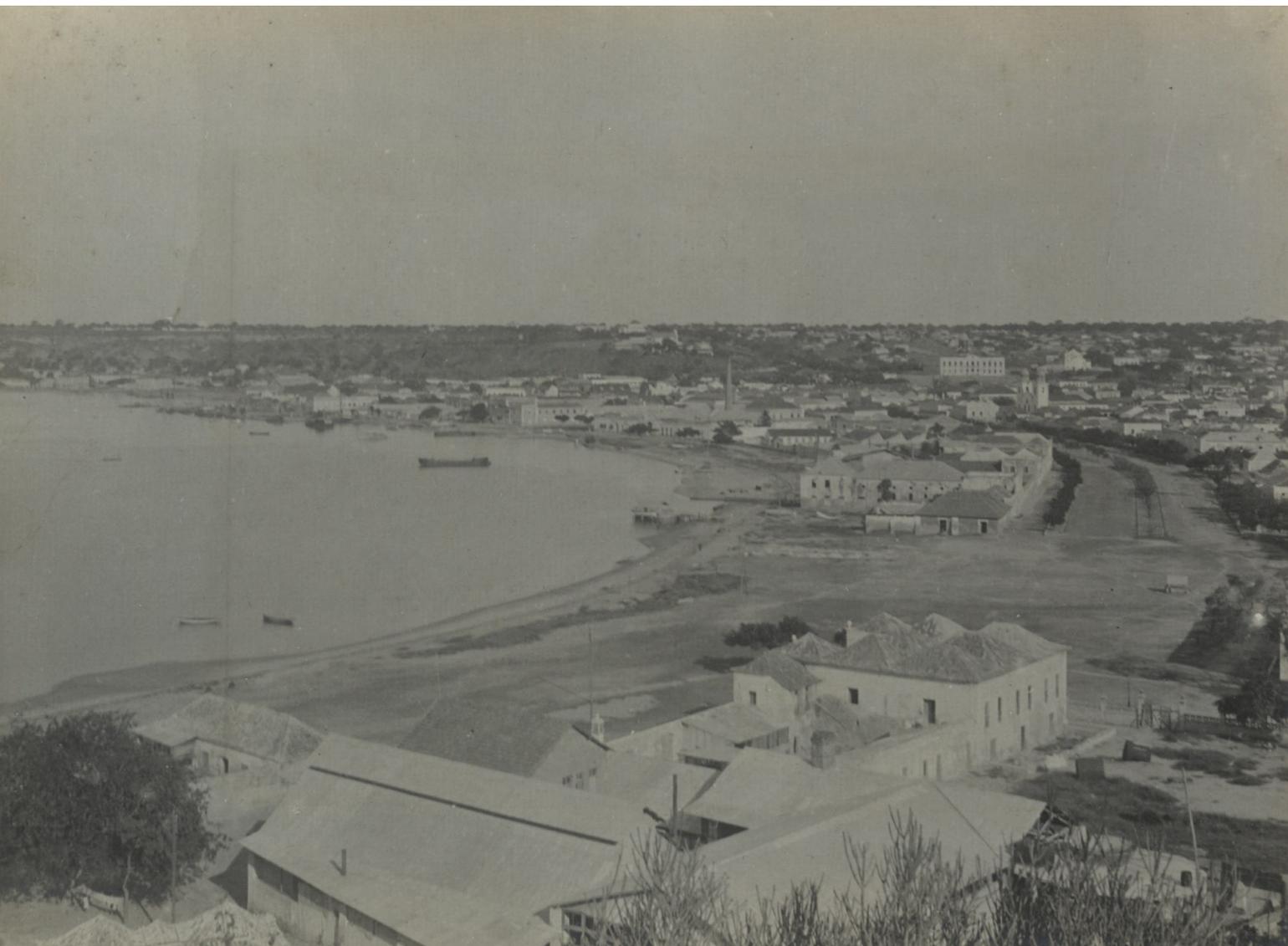


3.

JANEIRO · 2018

*Ponte de Lima:  
do passado ao presente,  
rumo ao futuro!*





**FIGURA 1.**

Vista parcial da baía de Luanda – 1915

FONTE - Arquivo da Casa Norton de Matos

[1] ESTE ARTIGO FOI ELABORADO COM BASE NO LIVRO *URBANISMO E ARQUITECTURA EM ANGOLA* (2012), DA AUTORA, QUE RESULTA DA DISSERTAÇÃO DE DOUTORAMENTO.

[2] THIS ARTICLE IS BASED ON THE BOOK *URBANISMO E ARQUITECTURA EM ANGOLA (URBANISM AND ARCHITECTURE IN ANGOLA)* (2012), BY THE AUTHOR, WHICH WAS WRITTEN AS A RESULT OF HER DOCTORAL THESIS.

# NORTON DE MATOS E O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO URBANO EM ANGOLA NO SÉCULO XX <sup>[1]</sup>

## *NORTON DE MATOS AND THE URBAN DEVELOPMENT PROCESS IN ANGOLA IN THE 20<sup>TH</sup> CENTURY <sup>[2]</sup>*

Este artigo pretende abordar o tema do desenvolvimento urbano em Angola especialmente na governação de Norton de Matos que foi, no início do século XX (1912 - 1915 e 1920 - 1921), o homem que mudou a maneira de ver e gerir as colónias, especificamente Angola. Observam-se as medidas políticas por ele veiculadas e o legado por si deixado, quer no que respeita à matéria governativa e política, quer ao património construído, seja ele de carácter urbano ou arquitectónico, e que tiveram especial reflexo nas novas cidades criadas ao longo da linha de caminho-de-ferro de Benguela. A construção das novas cidades havia de encontrar no carácter europeu a sua expressão, embora em muitas situações se tivessem adaptado à nova realidade tropical, respondendo aos objectivos de sedimentação, utilizando no seu desenho repetidamente a retícula, reunindo em si características de homogeneidade que constroem um padrão.

*This article intends to approach the subject of urban development in Angola, especially during the governance of Norton de Matos. He was in the beginning of the 20th century (1912 - 1915 and 1920 - 1921) the man who changed the way the colonies, more specifically Angola, were seen and ruled. We observe his political measures and his legacy, both in terms of governing and political matters, and in terms of built heritage, be it urban or architectural, with an impact on the new cities created along the Benguela railway. The building of the new cities would come to find a European expression. Notwithstanding that, in many situations they had adapted to the new tropical reality, fulfilling the goals of sedimentation. They would thus repeatedly use the crosshair, gathering the characteristics of homogeneity that contribute to create a pattern.*

ARQUITETURA, URBANISMO, ANGOLA,  
TRANSFORMAÇÕES URBANAS

ARCHITECTURE, URBAN PLANNING,  
ANGOLA, URBAN TRANSFORMATION

## MARIA MANUELA DA FONTE [3]

### 1. O Contexto da Governação de Norton de Matos

Quando o Brasil se tornou independente, “(...)o país não poderia sobreviver sem império(...)” (ALEXANDRE, 2000; 181) era então de esperar que as terras africanas passassem a constituir, efectivamente, esse Império, construindo-se um novo sistema colonial que ganha força no decorrer do século XIX, e se intensifica no século XX, como garantia da existência da nacionalidade e continuidade da herança imperial.

Em 1912, Norton de Matos vai pela primeira vez para Angola como governador. Mesmo sem conhecer directamente a colónia, não lhe era difícil ter uma ideia correcta sobre a situação que iria encontrar. Havia estudado com profundidade o trabalho dos seus antecessores, fundamentalmente o do governador Paiva Coucei-



FIGURA 2.

Norton de Matos. Postal Ilustrado.

FONTE: Arquivo Histórico Nacional de Angola, Luanda.

ro (1907 – 1909, que, em apenas dois anos “*marcava perante o Mundo a decisão de Portugal valorizar Angola e todas as outras possessões africanas como províncias portuguesas*”) (GALVÃO, 1951; 117), cujo relatório de 1910, “Angola”, seria a sua orientação. (NORTON, 2002; 182)

Considerava Angola uma extensão de Portugal, onde tudo se resolvia e decidia em Lisboa, no Terreiro do Paço. No entanto, discordava desta centralização que levava a que os governadores tivessem pouco poder e ainda menos dinheiro para quaisquer acções de desenvolvimento. Angola vivia, desde há muitos anos, num círculo vicioso que resultava em não se fazer nada por falta de dinheiro e, por não haver dinheiro, nada se fazer. Ao nível da gestão, as verbas atribuídas a Angola pela Fazenda Pública, provenientes de orçamentos que demoravam a ser aprovados, eram muitas vezes pagas fora de prazo e, aparentemente, com alguma relutância. Instalara-se uma atitude conservadora e retrógrada, em que os mais variados assuntos que di-

ziam respeito a Angola acabavam por se enleiar e abafar numa teia confusa e claramente incómoda. (NORTON, 2002; 182)

Para ele a Nação é uma só (Nação Una), formada por territórios na Europa e noutros continentes. A Unidade Nacional implicava Unidade Territorial, pelo que se deveria agir como se o território fosse único e contínuo; Unidade Económica, traduzida num esforço material e espiritual, numa divisão equitativa entre todos.

Houve vários temas a que Norton de Matos deu especial atenção, nomeadamente o trabalho forçado dos indígenas, que atacou muito veementemente, e que constituiu o seu “cavalo de batalha”; as questões relacionadas com o estrangulamento das exportações; o monopólio da Empresa Nacional de Navegação com fretes elevadíssimos; as sobrecargas nas importações, tudo práticas que constituíam a norma, para um governo colonial sem uma política de valorização das colónias. São Tomé e Angola, sofriam do mesmo regime de trabalho forçado em explo-

••

*A Unidade Nacional implicava Unidade Territorial, pelo que se deveria agir como se o território fosse único e contínuo; Unidade Económica, traduzida num esforço material e espiritual, numa divisão equitativa entre todos.*

••

rações agrícolas de que o Banco Nacional Ultramarino (BNU) se apoderava através de rapidíssimos processos de execução de dívidas. Eram relegados para um segundo plano dos interesses nacionais, a “colonização” e o povoamento, feito na sua maioria com cadastros, levando à necessidade dos europeus circularem dentro de Angola com um passaporte.

As debilidades do domínio português eram visíveis, fazendo com que a ambição das duas grandes potências europeias, a Alemanha e a Inglaterra, se manifestassem e aproveitassem das possessões portuguesas no ultramar. Estas fragilidades foram referidas aquando da conferência de Berlim (1884/1885), na sequência de uma forte campanha contra Portugal a propósito das suas práticas escravagistas em Angola e S Tomé, campanha essa que tinha o apoio dos ingleses, com interesses ligados à produção de cacau e café. Não eram dadas provas para que se considerasse que Portugal tinha homens e capacidade organizativa para desenvolver esses imensos territórios, em

#### FIGURAS 3 E 4.

Norton As primeiras tentativas de infra-estruturação, 1912.

Uma ponte primitiva antes das estradas.

FONTE: Mattos, Norton de, *Memórias e Trabalhos da Minha Vida*, Editora Marítimo Colonial, 3ª Edição, Lisboa, 1944, III Volume, pp. 81.



cujos mapas figuravam as suas cores nacionais, mas onde a sua administração era pontual.

Norton de Matos ia expressando a necessidade de mudança nas questões da administração dos territórios, especialmente no que dizia respeito às matérias sobre Angola, entendendo que todos em geral deveriam seguir uma mesma orientação, sem a qual poderia temer-se o fim do império colonial. Tinha a sensibilidade e a consciência claras de que algo de mais consistente teria que ser feito em Angola, para Portugal não correr o risco de perder esta como outras possessões.

Queria renovar Angola através de um governo enérgico, traçando-lhe um destino mais valorizado, debruçando-se sobre os problemas da pobreza social, económica e mesmo política, para que esta se transformasse numa terra de futuro e, naturalmente, numa extensão de Portugal. Para isso, implementou algumas medidas renovadoras que passavam pela reforma do regime administrativo da colónia, com a substituição gradual do regime militar pelo

da administração civil, contando com os funcionários administrativos no mato.

*“exigindo-lhes desembaraço e actividade, gosto da iniciativa e das responsabilidades, competência quase enciclopédica, não só para a cobrança do imposto e administração da justiça, como também para as obras públicas e melhoramentos de estradas, lançamento de pontes provisórias, criação e exploração de granjas, limpeza e higiene de povoados indígenas e europeus.”* (GALVÃO, 1951; 125)

Outras medidas, como o desenvolvimento do comércio, a proibição do pagamento de impostos em géneros, a estimulação da entrada de moeda em Angola visando a participação dos indígenas na economia monetária, a atribuição à agricultura dum papel mais relevante no futuro para Angola devendo ser a actividade por excelência, com zonas agrícolas para africanos e para europeus, e a desburocratização dos serviços técnicos centrais, transformando os governadores de distrito e os seus funcionários em autênticas figuras

de autoridade local, espalhadas por todo o território angolano.

*“(…) e vinha já articulado na Reforma Administrativa de 1907; mas foi Norton de Matos que, na esteira e na escola de Paiva Couceiro, a iniciou em Angola e lhe deu todo o valor das realizações práticas. Nos seus três anos de governo, foi notável a operação que se operou, o entusiasmo que comunicou a colonos e sobretudo a funcionários do mato que, prestigiados na sua função e exaltados nos seus brios de colaboradores directos do governador-geral, se lhe dedicaram de corpo e alma, caprichando e competindo em bem servir.”* (GALVÃO, 1951; 125-6)

A primeira Grande Guerra começara em Agosto de 1914. Em Março de 1915, Norton de Matos foi substituído pelo general-comandante Pereira d’Eça, que comandou a operação que conduziu ao conflito, no Sul de Angola, entre forças alemãs e portuguesas, que levaria à rebelião assumida dos *cuanhamas*, provocando uma nova campanha e castigo com forças regulares, de todo o Sul. (GALVÃO, 1951)  
Em Agosto de 1920, Norton de Ma-

[4] ATRAVÉS DAS LEIS NºS 1015 E 1022, DE 7 E 20 DE AGOSTO DE 1920, E DECRETOS Nº 6864, DE 20 DE AGOSTO E Nº7008 E 7030 DE 9 E 16 DE OUTUBRO DE 1920. INGALVÃO, HENRIQUE E SELVAGEM, CARLOS. IMPÉRIO ULTRAMARINO PORTUGUÊS – MONOGRAFIA DO IMPÉRIO, EMPRESA NACIONAL DE PUBLICIDADE, LISBOA, 1951, 4 VOL., PP. 129

tos voltou a ser nomeado para Angola como Alto-Comissário, assumindo este cargo em 1921. Nos seis anos anteriores, ficara em Lisboa, ocupado com os preparativos para prosseguir em Angola a sua acção interrompida, e convencido de que havia uma missão na aplicação do seu vasto plano, cuja execução se não poderia adiar mais. A legislação decretada após a Conferência de Paz em Versalhes (1919), que levantava o problema das soberanias tutelares coloniais em proveito das raças nativas, criava novas responsabilidades a Portugal, das quais decorria o regime de nomeação dos Altos-Comissários, que vinha confirmar o regime de autonomia administrativa e financeira para uma ou mais colónias, dando-lhes assim plenos poderes administrativos, financeiros e legislativos.<sup>[4]</sup>  
Ao chegar a Angola, Norton de Matos constatou que esta mudara muito com os seus sucessores fundamentalmente no que dizia respeito ao espírito humanitário por ele implementado. Voltava cheio de ânimo para levar a cabo o seu projecto de fomento.

Desde logo começou a consolidar as suas opiniões relativamente ao que a colónia poderia vir a ser, defendendo a ideia de que eram necessários sete anos para se lançarem as bases de uma Angola Nova, intensificando-se a sua autonomia administrativa e financeira.

Legislou sobre tudo, meticulosamente, deixando clara a ideia do que entendia ser preciso mudar, e passando o primeiro ano a lançar o suporte administrativo necessário à criação de serviços de planeamento e execução; sobre a educação; a posse da terra; a exploração dos recursos naturais; o trabalho e a protecção do indígena.

Norton de Matos pretendia transmitir uma boa imagem, consolidando assim a soberania portuguesa, para enfatizar a ideia da criação de um Portugal novo.

## 2. *A implementação das políticas coloniais*

Não é possível falar de Norton de Matos, e das suas variadas medi-

das de modernização e desenvolvimento de Angola, sem o associar ao objectivo de enaltecer a província, logo, engrandecer Portugal. Não teve, com a sua postura política em relação às questões de Angola, muitos seguidores ou mesmo admiradores, e esteve sujeito, por vezes, a grandes críticas.

Defendia que era necessário garantir a execução de diversas obras que integravam o seu plano de desenvolvimento, para fazer de Angola um local apetecível para os países que contavam com a inércia de Portugal em assuntos coloniais, a falta de homens, de dinheiro, e as lutas internas em que o país se ia enfraquecendo, para daí retirarem proveito próprio. Considerava o desenvolvimento económico e social, a organização administrativa e o progresso das populações, fundamentais para se ir cativando a emigração e fixação naquele território, de portugueses vindos da metrópole.

E era efectivamente através do povoamento que julgava possível fazer de Angola uma terra portuguesa.

*“Desde o princípio que vi que a única*

*maneira de afastar tremendos perigos era, ocupar inteiramente Angola com elementos de diversa espécie mas absolutamente portugueses, apertar as malhas da nossa organização administrativa, de forma que os estrangeiros que em Angola procurem fixar-se sejam obrigados a integrar-se por completo na nossa acção governativa e a sujeitar-se à nossa soberania, tornar em Angola forte e altamente prestigiada a República Portuguesa, colonizar intensamente aquelas vastas regiões com famílias portuguesas de operários, de agricultores, de trabalhadores da terra e do mar, desenvolver rapidamente, por meio de um largo plano de fomento, aquela nossa colónia.”* (MATOS, 1933; 90)

Fixadas as fronteiras políticas, a colonização de Angola foi condicionada pela falta de vias de comunicação. As grandes companhias estabelecidas no princípio do século XX defenderam a necessidade de construção dos Caminhos-de-Ferro que viria a ser determinante para o processo de desenvolvimento urbano e territorial. Esta nova forma de intensificar a colonização deveu-se, entre outros factores, às

resoluções da Conferência de Berlim (1884/85), que suscitaram um povoamento e colonização mais intensos e sistemáticos para que Portugal não corresse o risco de perder as suas colónias para os Alemães e Ingleses.

A política de Norton de Matos ganhou justificação histórica, entre outras, pelo facto de ter evidenciado que Angola tinha capacidade para suportar o custo dos investimentos necessários ao seu desenvolvimento económico e ao das populações nativas, com base numa aposta exclusivamente agrícola.

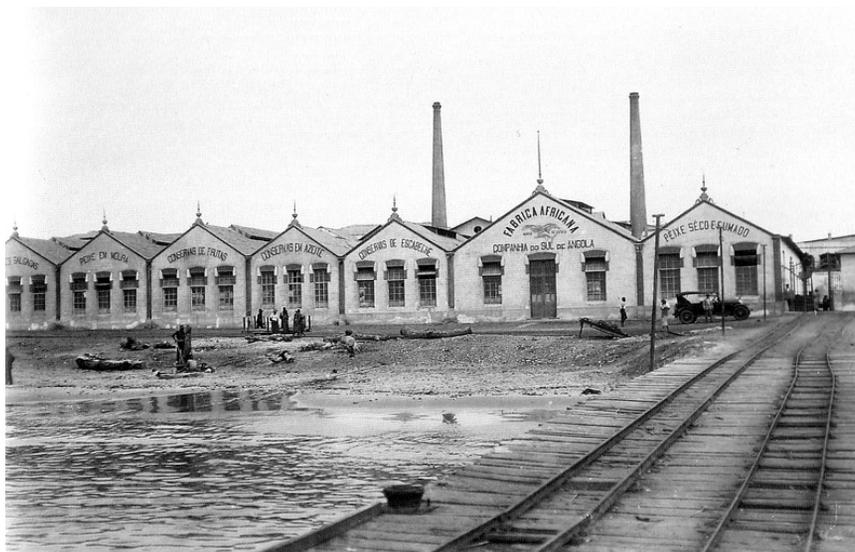
Na sua governação preconizava-se a realização de um estudo antropológico, que permitisse aos políticos um conhecimento das populações angolanas, racionalizando o trabalho da administração colonial. (HENRIQUES, 1999) Foi um verdadeiro defensor da ideia de “Nação Una”, embora colado à mentalidade colonizadora do seu tempo. Organizou as primeiras escolas e missões laicas e promoveu a expansão da língua portuguesa. Melhorou as bases do recrutamento de funcionários públicos, partin-

#### FIGURAS 5 E 6.

Fábrica de conservas de Moçâmedes local de trabalho de colonos.

Pescadores oriundos da Póvoa do Varzim.

FONTE - Salvador, Paulo, *Era uma vez...Angola*, Quimera, 2ª Edição, Lisboa, 2004, pp. 121 e 127.



••

*(...) povoar Angola significava também lançar uma das mais nítidas características da civilização, - a urbanização.*

••

do do princípio que “é necessário escolher os funcionários entre os melhores elementos da população, pagar-lhes bem, cercá-los de conforto e comodidades, tornando-lhes possível a vida de família, que tanto concorre para a moralização dos meios coloniais” (MATOS, 1921; DL nº 15) e, em Porto Alexandre, criou a primeira colónia de pescadores, trazidos de Portugal, que viria a ser apontada como um exemplo a seguir.

Para Norton de Matos, povoar Angola significava também lançar uma das mais nítidas características da civilização, - a urbanização. As cidades e os aglomerados deveriam provocar o aumento de funcionários e, naturalmente, de uma imagem portuguesa, que ele considerava fazer-se através da construção, especificamente das casas. Considerava fundamentais os núcleos de população europeia que iam cobrindo Angola, “proliferando assim as vias de comunicação, a urbanização e consequentemente a habitação, com as “casas à portuguesa”, edificando-se também “casas apropriadas

a climas tropicais”. (MATOS, 1933; 54) Este viria a ser um tema chave na colonização e povoamento. A questão da casa portuguesa, intensamente adaptada, sofreria alterações, transformando-se na casa tropical de Angola. Promoveu a construção de uma rede de estradas, fazendo de Angola a zona de África mais bem dotada de vias de comunicação. As questões da arquitectura e urbanismo por ele introduzidas reflectem a preocupação que tinha relativamente à apropriação do território que considerava fundamental.

Entendia como fundamental fazer-se a colonização indígena, considerando que para o sucesso desta colonização interna era obrigatório transformar e assimilar os indígenas aos portugueses. Esta assimilação devia ser material, cultural e espiritual, num processo que passava por transformá-los em agricultores e proprietários das terras que cultivavam. Segundo Norton de Matos, só assim seria possível evitar o proletariado e o comunismo, que considerava um dos maiores ris-



**FIGURA 7.**

O carácter europeu de uma das casas mandadas construir por Norton de Matos no Huambo, 1922

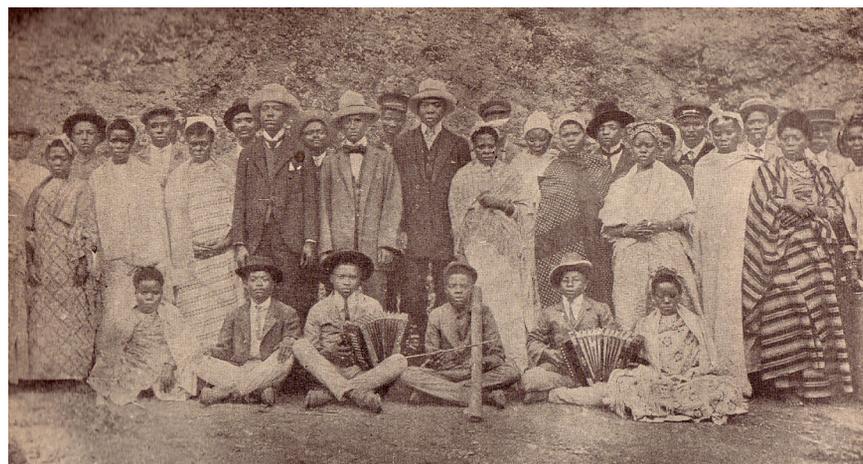
**FONTE:** MATOS, Norton de (1944) Memórias e Trabalhos da Minha Vida, Editora Marítimo Colonial, 3ª Edição, Lisboa, II vol., pp.65

## FIGURAS 8 E 9.

Fábrica de conservas de Moçâmedes local de trabalho de colonos.

Pescadores oriundos da Póvoa do Varzim.

FONTE: Mattos, Norton de, *Memórias e Trabalhos da Minha Vida*, Editora Marítimo Colonial, 3ª Edição, Lisboa, 1944, III Volume, pp. 81.



cos para as colónias. Para o efeito, propunha que grande parte das terras de Angola fosse propriedade dos indígenas, cadastrada e registada em nome de cada família negra, para essas famílias terem acesso à “assistência médica e à assistência agrícola, o fim à palhota e do nudismo, o urbanismo nas aldeias pretas, a instrução pública, a formação de operários agrícolas e outros, a obra missionária e tantas outras medidas de progresso e de civilização teriam então firme e indestrutível alicerce.” (MATOS, 1933; 93)

Norton de Matos não esquecia os indígenas, que queria que fossem iguais aos portugueses, mas via-os sempre, separados. À medida da *colonização indígena*, juntavam-se outras, nomeadamente a da alfabetização, pois considerava fundamental que todos soubessem falar, escrever e ler português, proibindo que se falasse ou ensinasse qualquer outra língua estrangeira ou mesmo línguas autóctones, conseguindo-se assim a verdadeira formação da Unidade Nacional.

A colonização europeia devia fa-

zer-se por famílias para se evitar a miscigenação, devendo promover-se a fixação da raça branca em África para o qual era necessário oferecer um nível de vida muito superior ao “deplorável e triste viver de muitos trabalhadores da Metrópole”. (MATOS, 1933; 95) Efectivamente, o modo de vida das populações rurais da metrópole era muito precário, considerando-se que as condições oferecidas a quem aceitava partir eram sempre de melhor qualidade. Assim, o Estado devia assegurar que às famílias fosse dado, desde o momento da sua chegada, conforto, alimentação e orientação.

Depois de abandonar o cargo de governador-geral, deixou construídos, em Angola, cidades novas, cerca de 459 novos edifícios, 15 estações radiotelegráficas e material para o assentamento de novas linhas de caminho-de-ferro. Mais do que qualquer outro português do século XX, Norton de Matos foi “o homem que sonhou o Império” (SERRÃO, 2000) A ideia precisa de colonização sistematizava-se e intensificava-se,

#### FIGURAS 10 E 11.

Uma habitação de colono em Nova-Lisboa, Angola, 1926.

Residências de funcionários em Nova-Lisboa, 1926

FONTE · Loureiro, João, Memórias de Angola, pp.113



de entre outras medidas, através da infra-estruturação, urbanização, e construção.

### 3. O Processo de Urbanização em Angola

Decorrente da leitura do território e observando o processo de colonização através da urbanização e sedimentação ao longo dos séculos, permitiu-nos identificar três modelos distintos tendo em conta a localização de aglomerados ou cidades, a sua génese e as suas características formais.

Assim, (I) os aglomerados/cidades de formação e localização no litoral, consequência do primeiro momento de fixação urbana em território angolano ligada aos impulsos que a colonização foi tendo até ao final do século XIX, designamos como núcleos urbanos litorâneos de raiz espontânea. Tiveram o barco como meio de chegada que, através dos rios, alcançaram o interior, sendo por isso a porta de entrada para o sertão. O

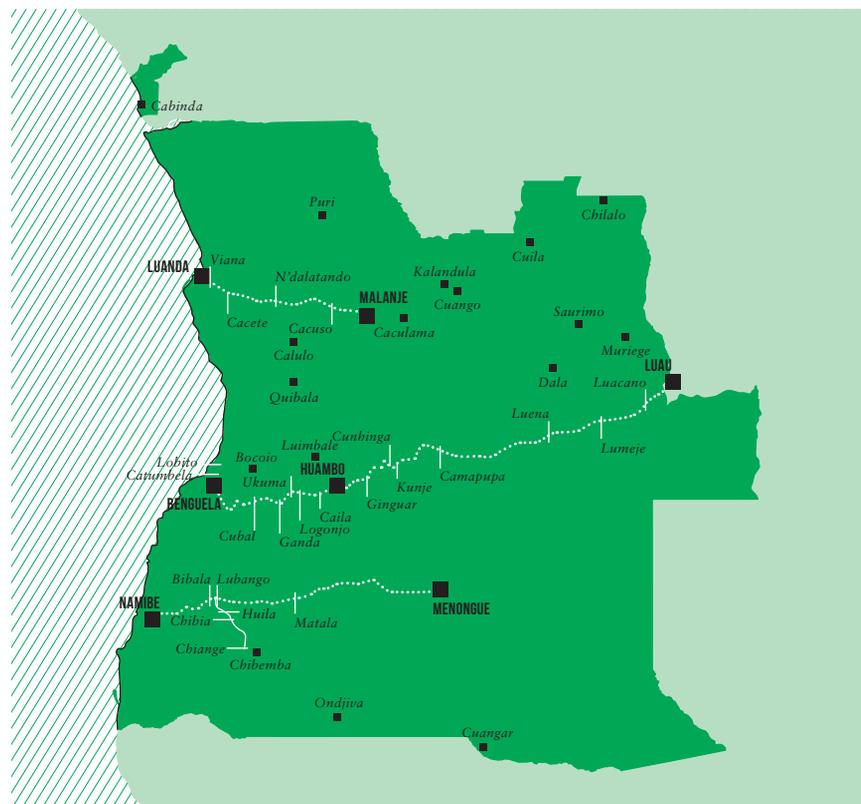


FIGURA 12.

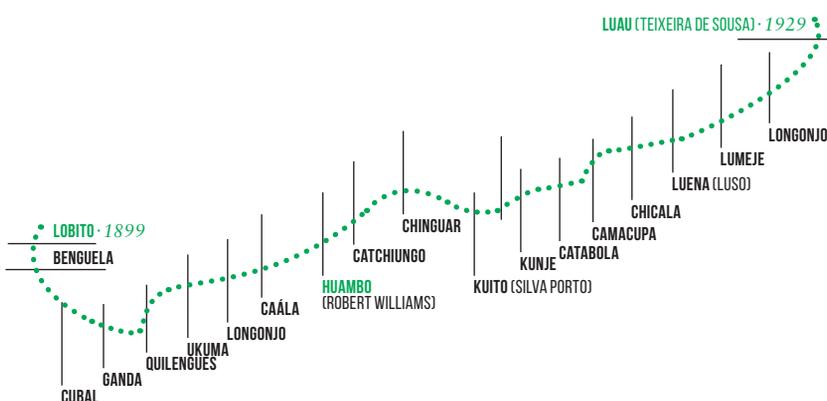
Mapa de Angola e os vários momentos de sedimentação urbana: no litoral; ao longo da rede ferroviária; ao longo da rede rodoviária.

FONTE · Redesenho a partir de cartografia

seu crescimento fez-se através da adição de planos de expansão.

(II) Os aglomerados/cidades cujo crescimento urbano decorreu da implementação da estrutura ferroviária, suporte de desenvolvimento económico e que se localizaram ao longo do percurso das linhas de caminho-de-ferro, cujo crescimento reticulado foi estruturado a partir da linha de caminho-de-ferro e da Estação, fundamentalmente para um dos lados da linha, designamos como núcleos urbanos sob influência da rede ferroviária.

(III) Os aglomerados/cidades no interior do território, de origem espontânea e de reduzida dimensão, cuja génese esteve ligada à acção comercial entre europeus e africanos, seguiram a ordem da estrutura rodoviária onde a estrada, que antes era simplesmente picada, foi entendida como rua ou avenida quando um novo plano assumia as preexistências e resolvia os vazios com uma nova estrutura; estes, designamos como núcleos urbanos sob influência da rede rodoviária. É exactamente sobre os núcleos urbanos sob influência da rede



**FIGURA 13.**

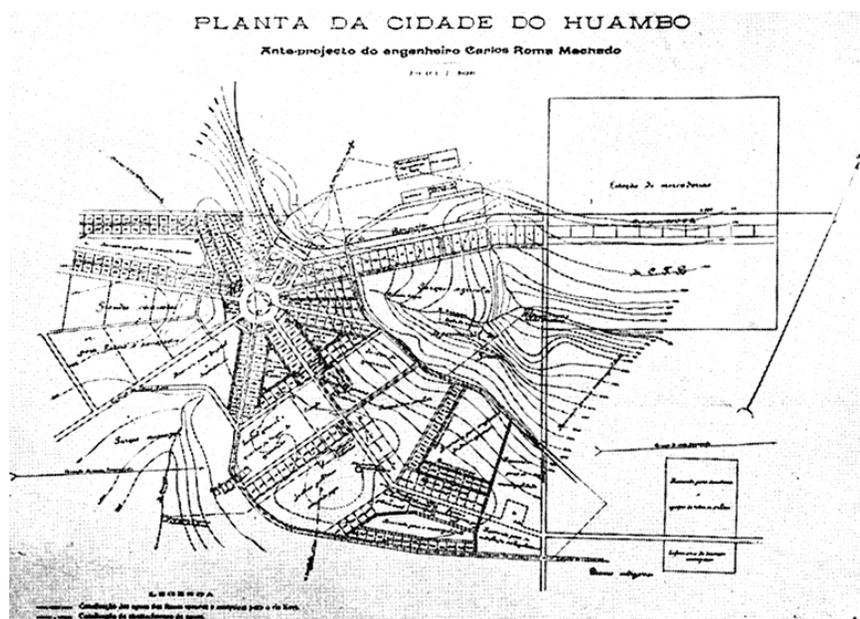
Linha de caminho-de-ferro de Angola e respectivas cidades e vilas.

FONTE · Redesenho a partir de cartografia

ferroviária, nomeadamente sobre a linha de caminho-de-ferro de Benguela (Lobito-Teixeira de Sousa/Luau) que se desenvolve a nossa análise, que decorre da presença governativa e do papel de Norton de Matos na construção desta linha e, acima de tudo, no que respeita às características dos aglomerados urbanos criados e construídos ao longo da mesma.

#### 4. *As Cidades de fundação do Século XX*

As cidades de fundação do século XX são, fundamentalmente, aquelas que se localizam junto à linha do caminho-de-ferro de Benguela, cuja construção teve início no Lobito (1899-1902) e chegaria a Teixeira de Sousa - Luau (1929), junto à fronteira com o então Congo Belga, trazendo as riquezas aí produzidas até ao Porto do Lobito, e daí para o mundo. Estavam lançadas as bases para o crescimento económico da região central, abrindo caminho do Atlântico ao Índico.



**FIGURA 14.**

Planta da Cidade do Huambo, ante-projecto, Eng. Carlos Roma Machado, 1912.

**FONTE:** Machado, Carlos Roma, (1926) Início e Fundação da Cidade do Huambo, Boletim da Agência Geral das Colónias, p.49, n.º7



*A cidade desenvolve-se afastada da linha de costa, em quarteirões formando uma retícula, por vezes ortogonal, e de dimensão variada, com uma organização baseada em princípios hierárquicos (...)*



As medidas governativas de Norton de Matos foram de tal forma importantes que o interesse e a necessidade de impulsionar a colónia condicionaram a criação da primeira grande cidade de raiz, com uma localização estratégica quer na relação com a principal linha de caminho-de-ferro (a de Benguela) quer também pela natureza da exploração agrícola da região.

Neste processo foram criados vários aglomerados urbanos, nomeadamente Cubal, Ganda, Quingenge, Ukuma, Longonjo, Calenga, Caála (Robert Williams), Huambo, Choloanga (Vila Nova), Catchesungo, Chinguar, Kuito (Silva Porto), Cunhinga, Catabola (Nova Sintra), Camacupa, Luena (Luso), Lumeje e Luau (Teixeira de Sousa, entre outros, localizadas nas províncias de Benguela, Huambo, Bié e Moxico.

Huambo - que viria a chamar-se Nova Lisboa a partir de 1928, já na governação de Vicente Ferreira, e até 1975, data da independência de Angola -, foi um dos grandes investimentos pessoais de Norton de Matos e uma cidade de referên-

cia, planeada e construída, apesar das várias críticas quanto à ausência de critérios para a localização dos estabelecimentos comerciais e equipamentos. Foi igualmente criticado, especialmente pela imprensa, pela forma simples e expedita como criava cidades no sertão, em locais ermos de habitações e habitantes.

Da autoria do Coronel de Engenharia Carlos Roma Machado é o anteprojecto para um plano de cidade, destinada pelas circunstâncias a ocupar um lugar importante no mundo português. O plano foi criado e a cidade construída e consolidada ao longo do tempo, materializada num sistema radial a partir duma grande praça localizada no ponto mais alto duma colina, a partir do qual se desenvolviam os eixos viários que, para um dos lados, se tornavam longitudinais em relação ao caminho-de-ferro e respectiva Estação. A criação de novas cidades e vilas ou o crescimento das existentes, de que o Huambo (1912), a grande cidade do século é exemplo, fazia-se seguindo o modelo de



**FIGURA 15.**

Plano Geral de Urbanização de Nova Lisboa, Arq. João António Aguiar, GUC, 1948.

**FONTE:** aavv, Urbanismo Colonial – Os Planos de Urbanização nas Antigas Províncias Ultramarinas, 1934/1974, Projecto de investigação do departamento de Urbanismo da faculdade de arquitectura – UTI, (PocTi/aUr/2001).



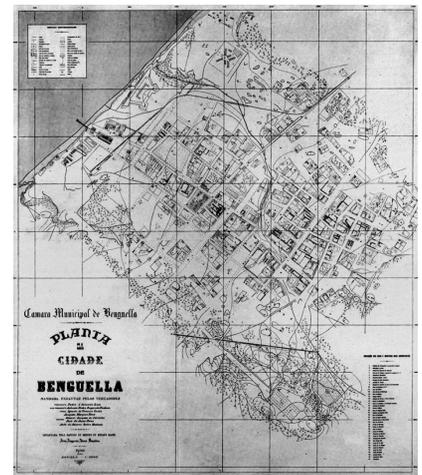
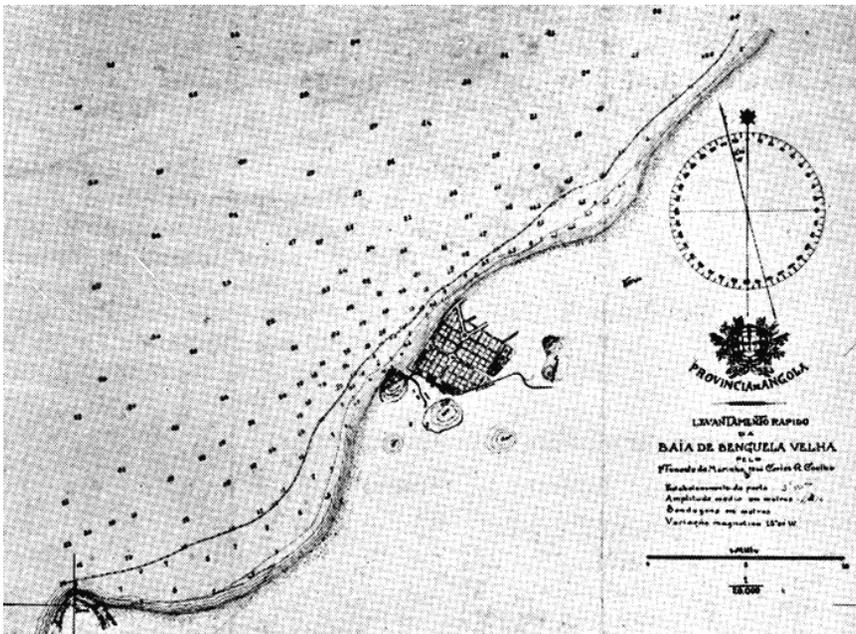
**FIGURA 16.**

Vista aérea sobre a parte central de Nova Lisboa, anos 1950

**FONTE** - Arquivo pessoal dos arquitectos Antonieta Jacinto e Francisco Silva Dias.

formação de traçado geométrico em retícula, numa estrutura de quarteirão, na sequência do que havia sido ensaiado em Benguela, o primeiro plano urbanístico em Angola, na primeira metade do século XVII (1617). A cidade desenvolve-se afastada da linha de costa, em quarteirões formando uma retícula, por vezes ortogonal, e de dimensão variada, com uma organização baseada em princípios hierárquicos: ruas de maior perfil e menor perfil, praças e largos, onde a arborização é uma presença constante.

Esta experiência africana, que advinha das experiências urbanas de Lisboa na primeira metade do século XVII, nomeadamente o Bairro Alto – numa primeira fase de influência medieval e outra já renascentista, reveladora de uma nova atitude - como também o foram, aliás, várias cidades portuguesas que observaram um amplo movimento de renovação urbanística durante o século XVI. De igual forma, mais tarde (séc. XVIII) com o Plano da Baixa, de Vila Real de Santo António ou



**FIGURAS 17 E 18.**

Baía de Benguela Velha, “Levantamento Rápido”

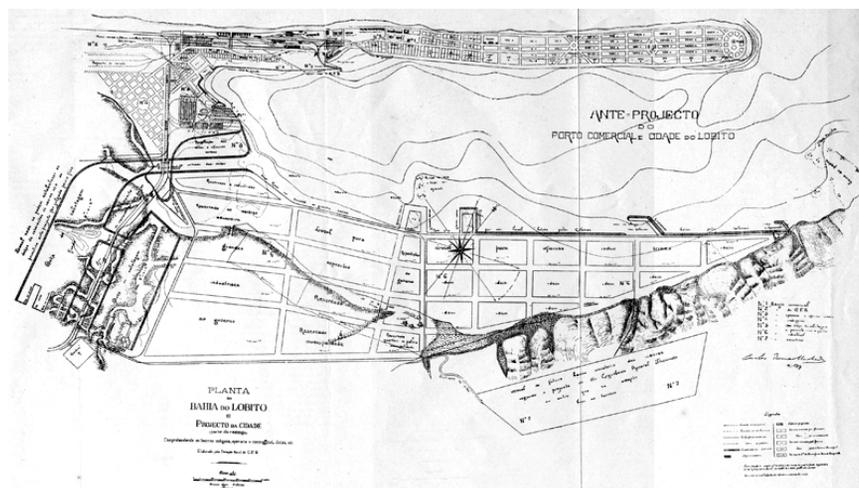
Planta da cidade de Benguela, 1900

**FONTE:** Silveira, Luís, *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas no Ultramar*, Ministério do Ultramar, Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa 1956, Vol.II, p.228 e p.230

a fundação de vilas e cidades no processo de colonização do Brasil, através de planos regulares concebidos segundo traçados geométricos. (TEIXEIRA, 1999)

Como exemplo, em meados do século XIX assistia-se à mudança da povoação de Benguela para o lugar onde hoje se localiza o Lobito, através da portaria de 28 de Março de 1843, aprovada S. M. a Rainha D. Maria II. Na sua origem, era pouco mais do que um modesto conjunto de pequenas edificações e um forte, contudo, assentes numa estrutura reticulada definida ao longo da Restinga. Também a colónia do Lubango (Sá-da-Bandeira), na sua fundação, de 1850, contava com uma estrutura reticulada, como se pode verificar através do desenho escrito sobre a composição do seu traçado.

*“A colónia compõe-se de duas povoações denominadas: povoação de baixo e povoação de cima, dispostas segundo o rumo les-oeste, que forma o eixo longitudinal da colónia do Cacondo.(...) A povoação de baixo é a mais importante pela população, área cultivada, ruas*



**FIGURA 19.**

Ante-Projecto do Porto Comercial e Cidade do Lobito, 1914.

**FONTE:** Machado, Carlos Roma, *A Cidade e o Porto do Lobito*, Extracto da Revista de Engenharia Militar, Lisboa, 1914

151 MASCIMENTO, DR. PEREIRA DO, (MÉDICO DA ARMADA) DESCREVE A COLÓNIA NO SEU LIVRO "O DISTRITO DE MOÇÂMEDES", CITADO POR, DIAS, GASTÃO SOUSA, A CIDADE DE SÁDA-BANDEIRA, CÂMARA MUNICIPAL DE NOVA LISBOA, 1957, PP.35-36

*bem dispostas, espaçosas e limpas, bonitos edifícios públicos e particulares. Na direcção les-oeste tem a colónia três ruas com a largura de 15 metros e o comprimento de 350, denominadas Pinheiro Chagas, Guilherme Capelo e Ferreira do Amaral; no sentido norte-sul, 6 com a mesma largura e o comprimento de 300 metros, com os nomes Índia, Câmara Leme, Madeira, Álvaro Ferreira e Leitão Xavier.”(...) <sup>151</sup>*

Mas se Benguela, Lobito ou Lubango, embora sejam cidades com malhas urbanas reticuladas, de diferentes épocas e contextos históricos não são cidades em que o caminho-de-ferro esteja presente na sua fundação. Já ao longo da linha de caminho-de-ferro de Benguela – do Lobito ao Luau – podemos observar a presença de um conjunto de vilas e cidades que se foram desenvolvendo após a construção da linha e da sua localização estratégica, impulsionando as mais variadas actividades económicas.

No decorrer do século XX, durante o período do Estado Novo, a maioria das cidades e aglomerados deviam ser sujeitos a novos planos

de expansão urbana através da implementação, quer dos Planos Gerais de Urbanização pelo Gabinete de Urbanização Colonial (a partir de 1944) ou delegação em Luanda (1950 /1955), quer dos Planos para Zonas de Ocupação Imediata (PZOI) ou Planos Directores pela Direcção dos Serviços de Urbanismo e Habitação de Angola, até 1975. Invariavelmente, estes planos integravam as pré-existências e a partir delas estruturavam a sua expansão em continuidade com o existente, fazendo destes núcleos urbanos um receptáculo de políticas, acções e modelos, transversais aos vários tipos de crescimento urbano, adoptados em épocas variáveis e de acordo com os impulsos institucionais. Os modelos urbanos que serviram de referência à elaboração de planos de expansão ou à criação de aglomerados de raiz foram sendo adaptados e ajustados à escala das cidades e dos sítios.

A criação destas cidades e vilas traduzem assim uma especificidade de desenho que representam um conceito de cidade baseada na

“  
*(...)a construção havia de encontrar no carácter europeu a sua expressão, embora em muitas situações se tivessem adaptado à nova realidade tropical.*  
”

cidade tradicional, onde o quarteirão é a unidade que, reproduzido, forma o tecido.

Da leitura do seu traçado pode falar-se de um *modelo* das cidades ao longo da linha como se de uma *marca* portuguesa se tratasse - muito relacionada com o impulso colonial do início do século XX e, mais especificamente, da governação de Norton de Matos, cuja construção havia de encontrar no carácter europeu a sua expressão, embora em muitas situações se tivessem adaptado à nova realidade tropical.

Estas cidades apresentam, maioritariamente, um traçado geométrico com ruas rectas que se cruzam formando uma retícula, quando as ruas formam ângulos rectos entre si - retícula ortogonal; e quando as distâncias entre os cruzamentos são sistematicamente iguais podemos falar em quadrícula. (TÉRAN, 1989) Contudo, a existência de coincidências que se dão repetidamente permite ler a existência de um conjunto de características nas várias cidades, claramente assumidas, aludindo à

leitura de um padrão que se repete com uma intenção.

Assim, ao longo da linha de caminho-de-ferro de Benguela, e como já foi referido, Huambo (Nova Lisboa), cujo desenho e modelo, através da escala proposta, vem responder aos objectivos de sedimentação, juntamente com as restantes cidades e vilas foi utilizada repetidamente a retícula e reúnem em si características de homogeneidade que constroem um padrão:

- Localizam-se ao longo do percurso da linha de caminho-de-ferro e desenvolvem-se sob a influência da rede ferroviária;
- Têm o comboio como meio de transporte principal;
- Têm a Estação como peça singular e estruturante;
- Têm uma via rodoviária na mesma orientação da linha férrea e uma outra perpendicular;

Apresentam crescimento através de num traçado reticulado, estruturado a partir da Estação e da linha de caminho-de-ferro, fundamentalmente para um dos lados da linha.

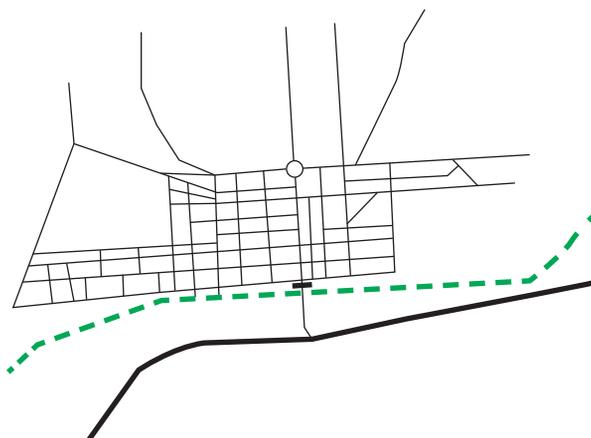


FIGURA 20.  
Cubal

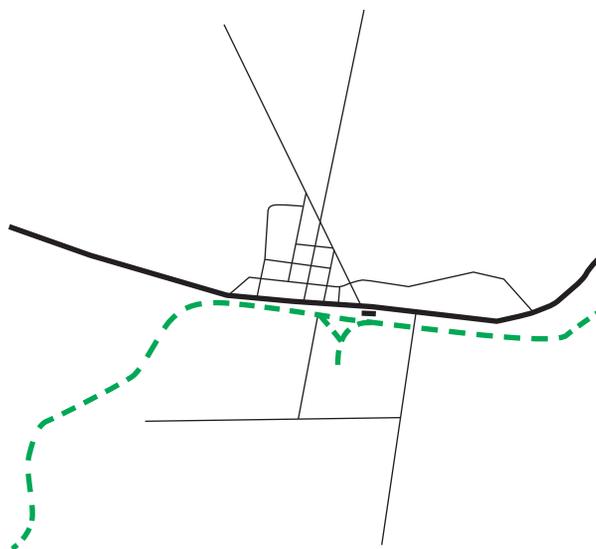
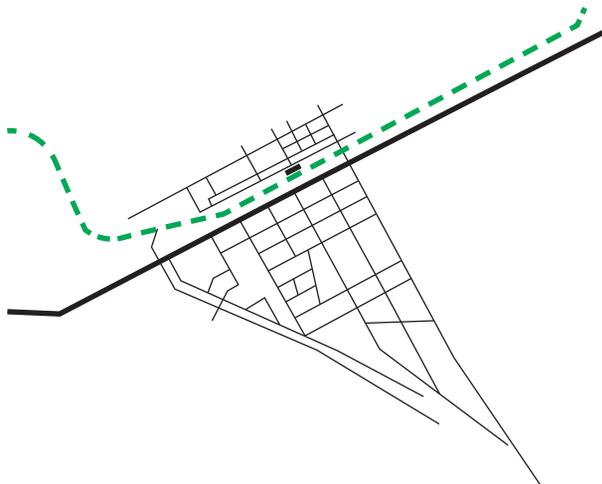


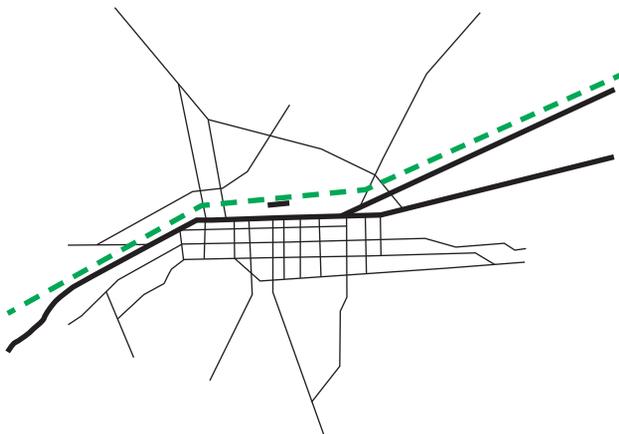
FIGURA 21.  
Ukuma



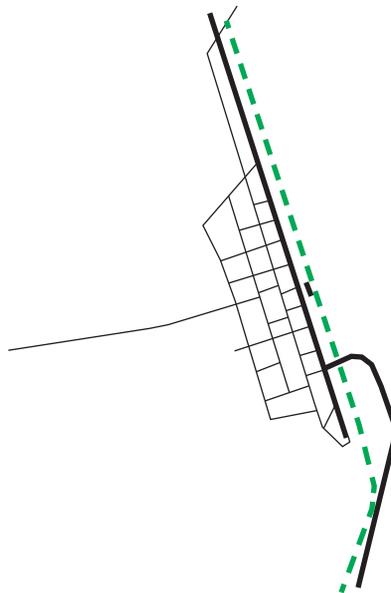
**FIGURA 22.**  
Caála



**FIGURA 23.**  
Huambo



**FIGURA 24.**  
Camacupa



**FIGURA 25.**  
Luau

## BIBLIOGRAFIA

- ALEXANDRE Valentim (2000) *Velho Brasil Novas Áfricas-Portugal e o Império (1808/1975)*, Edições Afrontamento, Porto
- AMARAL, Ilídio do, (1978) Contribuição para o conhecimento do fenómeno de urbanização em Angola, Separata de Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia, VolXIII-25, Lisboa
- BUSQUETS, Joan e CORREA, Felipe (2006), *Ciudades x Formas: una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico* (Harvard: Harvard University, Graduate School of Design: Nicolodi editore)
- CASTELLS, Manuel. (2000), 4ª ed. *A Questão Urbana*. Ed. Paz e Terra. São Paulo
- DIAS, Gastão Sousa (1957) *A cidade de Sá-da-Bandeira*, Câmara Municipal de Nova Lisboa
- FONTE, Maria Manuela da, (2012) *Urbanismo e Arquitectura em Angola*, Editora Caleidoscópio, Lisboa
- GALVÃO, Henrique e SELVAGEM, Carlos (1951) *Império Ultramarino Português - Monografia do Império*, Empresa Nacional de Publicidade, Lisboa, , 4 vol.
- GALVÃO, Henrique (1932) *Um Critério de Povoamento Europeu nas Colónias Portuguesas*, Boletim Geral das Colónias, nº83
- GERVAISE, Clarence-Smith (1990) *O III império Português, 1825-1975*, Editorial Teorema, Lisboa
- HENRIQUES, Isabel de Castro, (1997) *Percurso da Modernidade em Angola*, Instituto de Investigação Científica e Tropical – Instituto da Cooperação Portuguesa, Lisboa
- LAMAS, José, (2000) *Morfologia urbana e desenho da cidade*, FCG/FCT, Lisboa
- MATOS, Norton de (1933) *Como pretendi povoar Angola*, Boletim Geral das Colónias, nº100
- MATOS, Norton de (1926) *A província de Angola*, Edições Marânus, Porto
- MATOS, Norton (1948) *Angola*, Edições Gama, Lisboa
- MATOS, Norton de (1944) *Memórias e Trabalhos da Minha Vida*, Editora Marítimo Colonial, 3ª Edição, Lisboa, 4 vol.
- MATOS, Norton de, *Como Governador de Angola: 1 Volume com as principais medidas legislativas com a circular de 17 abril de 1913 e discursos da Junta Geral da Província*
- MATOS, Norton de, Decreto nº15, de 1921
- MASCIMENTO, Dr. Pereira do, (médico da armada) descreve a colónia no seu livro “O Distrito de Moçâmedes”, citado por, DIAS, Gastão Sousa, *A cidade de Sá-da-Bandeira*, Câmara Municipal de Nova Lisboa, 1957, pp.35-36
- NORTON, José (2002) *Norton de Matos – Biografia*, Bertrand Editora, Lisboa, 2002
- RÉMY, Allain (2005). *Morphologie Urbaine Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Armand Colin. Paris.
- SERRÃO, Joaquim, (2000) *História de Portugal 1935-1941*, Editorial Verbo, Lisboa, vol XIV
- TÉRAN, Fernando, (1989) *La Ciudad Hispanoamericana. El Sueño de3 um Orden*, CEHOPU - Ministério de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid
- TEIXEIRA, Manuel C. e VALLA, Margarida (1999) *Urbanismo Português, séculos XIII a XVIII*, Portugal. Brasil, Livros Horizonte, Lisboa