URBANIZAÇÃO

PLANO DIRECTOR DE URBANIZAÇÃO DE LOURENÇO MARQUES

URBANIZAÇÃO - LISBOA - VOLUME 5 NÚMERO 3 PÁGINAS 239 A 314 - DEZEMBRO - 1970

URBANIZAÇÃO

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Revista do Centro de Estudos de Urbanismo
e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco

SUMÁRIO

O Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques

A — Organização dos trabalhos 239

B — Trabalhos de inquérito 241

C — Composição do Plano Director 244

D — Orientações do Plano Director 247

URBANIZAÇÃO - Lisboa - volume 5 - número 3 - páginas 239 a 314 - Dezembro - 1970

URBANIZAÇÃO

REVISTA DO CENTRO DE ESTUDOS DE URBANISMO E HABITAÇÃO ENGENHEIRO DUARTE PACHECO

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Comissão Directora da Revista

Eng. Manuel de Sá e Mello
Prof. Eng. Antão de Almeida Garrett
Prof. Eng. Manuel da Costa Lobo
Prof. Arq. Nuno Portas
Eng. Augusto Celestino da Costa
Eng. Rafael dos Santos Costa
Arq. José Tudela
Eng. Jorge Carvalho de Mesquita
Arq. Luís Cunha
Dr. António Ferraz de Andrade

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco
Rua de Malpique, 88 - 77 00 22 - Cidade Universitária - Lisboa

Preço da assinatura anual . . . . . 120$00
Preço do número avulso . . . . . 40$00

COMPOSTO E IMPRESSO NA GRÁFICA SANTELMO, LDA. • RUA DE S. BERNARDO, 84 • LISBOA

O PLANO DIRECTOR DE URBANIZAÇÃO DE LOURENÇO MARQUES

MÁRIO DE AZEVEDO
Engenheiro e Urbanista (*)

A — ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHOS

Os trabalhos de elaboração do Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques tiveram início por contrato lavrado em 26 de Outubro de 1967 na Câmara Municipal e foram realizados sob orientação do Urbanista, coadjuvado por uma equipa de técnicos colaboradores, permanentes ou eventuais, no exercício da profissão liberal, e um núcleo residente em Lourenço Marques constituindo o Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal.

URBANISTA: **Mário de Azevedo**
Engenheiro Civil (U. P.)
Engenheiro Urbanista (U. Bruxelas)

ARQUITECTO PAISAGISTA: **Álvaro Ponce Dentinho**
Engenheiro Agrónomo
(I. S. A.)

TRÁFEGO: **Alberto Dias Ferreira do Nascimento**
Engenheiro Civil (U. P.)
Engenheiro de Tráfego (U. Califórnia)

DEMOGRAFIA: **Óscar Soares Barata**
Professor Catedrático do Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina

SOCIOLOGIA: **João Pereira Neto**
Professor Extraordinário do Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina

HISTÓRIA: **Alfredo Pereira de Lima**
Vogal do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos

GABINETE DE URBANIZAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL, integrado na Direcção dos Serviços de Urbanização e Obras.

O Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal foi constituído progressivamente com a nomeação, em Outubro de 1967, do Arquitecto José Bruschy e sua designação como delegado do Urbanista para coordenar a equipa local; integraram-se seguidamente nesse Gabinete o Arquitecto Carlos Chaves de Almeida, em Maio de 1968, e os Arquitectos António Barata Feyo e Jorge Silva, em Junho do mesmo ano. Na fase inicial colaboraram, em estudos parcelares ou tarefas de inquérito, os Arqt.os M. Sepúlveda, Luís Amaral, Firmino Trabulo, Luís Vasconcelos e António Matos Veloso.

Outros colaboradores se associaram aos trabalhos do Plano Director em diferentes períodos do seu desenvolvimento, designadamente o finalista dos cursos de engenheiro agrónomo e arquitecto paisagista José Manuel Vasconcelos, e o Eng. Pedro Morbey Ferreira, tràgicamente falecido no perílo inicial da sua contribuição.

(*) Bolseiro da Fundação Calouste Gulbenkian no Instituto de Urbanismo da Universidade de Bruxelas, de 1959 a 1961, e na apresentação pública da dissertação final de curso, em 1965.

Os trabalhos de elaboração do Plano tiveram todo o apoio da Direcção dos Serviços de Urbanização e Obras da Câmara Municipal, assim como dos Serviços Centrais e demais departamentos do Município com que houve necessidade de contactar.

Paralelamente com os estudos, a elaboração das peças gráficas foi assegurada pelo esforço de um numeroso grupo de desenhadores (Octávio Nobre, Helder Reis, António Ramiro, António Nunes, Armando Tudela, Reis dos Santos, António Lima, Poças Fernandes, Jorge Salgueiro, Sousa Lima, além de outros solicitados com menor assiduidade), juntamente com o quadro de desenhadores do Gabinete de Urbanização da Câmara (constituído por Adelino Grácio, Joaquim de Sousa, Jin Kun Fei, Ismael Somá, António Veloso, Jacinto Oliveira), e de colaboradores na dactilografia, edição das peças escritas, organização dos processos e secretariado.

O Plano engloba colaborações prestadas, pràticamente, por todos os serviços oficiais interessados — do Ministério do Ultramar, organismos provinciais e autarquias locais — que foram consultados formalmente, ou a quem se pediram contribuições oficiosas através de contactos directos com alguns dos seus dirigentes ou técnicos.

Há que registar igualmente a preciosa ajuda que nos foi dada por tantas personalidades, técnicos e entidades privadas, com quem houve possibilidade de dialogar dentro da preocupação de equacionar os problemas essenciais do aglomerado e de lhes encontrar soluções adequadas.

Na Imprensa local encontramos sempre um reflexo vivo e actualizado das preocupações e aspirações da cidade, e na sua leitura diária pudemos colher muitos dos dados de informação e elementos de orientação para o trabalho elaborado.

O desenvolvimento dos estudos em matérias tão amplas e diversificadas como as que um Plano Director desta natureza exige só foi possível pelo perfeito espírito de colaboração que sempre pudemos encontrar, e pela valiosa soma de estudos de urbanização precedentes.

...«Os que visionaram uma grande cidade em Lourenço Marques, e lhe marcaram a respectiva area a pontas largas d'um compasso mais do que cyclópico, não cometeram um erro, e o futuro se encarregará de o provar. Mas os que dentro d'essa area permitiram que se fizessem casas a esmo, uma aqui outra além, semeadas a lanço, como o trigo e o centeio em dias de buzaranha, esses praticaram um erro gravíssimo, e muito dificilmente remediável.»...

Brito Camacho
Alto Comissário da República, em 1921

(in «Terra de Lendas», 1925 - pág. 24)

B — TRABALHOS DE INQUÉRITO

Para sistematização dos dados de inquérito a coligir com vista à elaboração do Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques, estabeleceu-se, à partida, um esquema de ordenamento das matérias e sectores de estudo, composto dos 13 capítulos que se indicam, e vão, a seguir, discriminados.

Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques (1969) Índice Geral de Inquérito

1 — ENQUADRAMENTO REGIONAL
2 — CARACTERÍSTICAS DO SÍTIO
3 — FUNDAÇÃO, HISTÓRIA E CARACTERIZAÇÃO URBANÍSTICA DO AGLOMERADO ACTUAL
4 — POPULAÇÃO
5 — HABITAÇÃO
6 — ACTIVIDADES
7 — ÁREAS E EQUIPAMENTO DE INTERESSE COLECTIVO
8 — INFRA-ESTRUTURAS URBANÍSTICAS
9 — COMUNICAÇÕES TERRESTRES
10 — PORTO DE MAR. AEROPORTO. COMUNICAÇÕES
11 — ADMINISTRAÇÃO. ECONOMIA E FINANÇAS. RECURSOS E POTENCIALIDADES
12 — CONDICIONAMENTOS E SERVIDÕES
13 — ESTUDOS ANTERIORES

Esquema do Inquérito. Subdivisões

1 — **ENQUADRAMENTO REGIONAL**
1.1 — Situação geográfica e dados gerais
1.2 — População
1.3 — Actividades. Economia
1.4 — Comunicações regionais
1.5 — Equipamento de âmbito regional ou provincial

2 — **CARACTERÍSTICAS DO SÍTIO**
2.1 — Delimitações das áreas inquiridas
2.2 — Orografia
2.3 — Hidrografia
2.4 — Geologia e natureza do solo
2.5 — Clima
2.6 — Flora. Fauna
2.7 — Áreas construídas

3 — **FUNDAÇÃO, HISTÓRIA E CARACTERIZAÇÃO URBANÍSTICA DO AGLOMERADO ACTUAL**
3.1 — Origens e evolução histórica do aglomerado
3.2 — Evolução da ocupação do solo e da estrutura urbana
3.3 — Análise das construções existentes
3.4 — Áreas livres e suas características. Valores panorâmicos.
3.5 — Divisão administrativa interna
3.6 — Toponímia

4 — **POPULAÇÃO**
4.1 — População existente
4.2 — Estrutura da população dos diferentes núcleos
4.3 — Evolução demográfica
4.4 — Usos. Costumes. Folclore. Tradições

5 — **HABITAÇÃO**
5.1 — Áreas habitacionais
5.2 — Tipos de construção
5.3 — Condições de habitabilidade
5.4 — Condições de ocupação
5.5 — Realizações do Estado, Município, grandes empresas, cooperativas e particulares
5.6 — Legislação especial relativa a este sector
5.7 — Habitações económicas (Documentação geral)

6 — **ACTIVIDADES**
6.1 — Locais de trabalho e estrutura geral de actividades
6.2 — Agricultura. Silvicultura. Pecuária. Caça
6.3 — Pesca. Salinas
6.4 — Pedreiras e Minas
6.5 — Indústrias Transformadoras. Artezanato
6.6 — Construções e Obras Públicas
6.7 — Comércio. Crédito. Turismo
6.8 — Serviços

7 — **ÁREAS E EQUIPAMENTO DE INTERESSE COLECTIVO**
7.1 — Educação e Cultura. Culto religioso
7.2 — Saúde e Assistência. Previdência
7.3 — Desportos. Áreas e instalações de recreio
7.4 — Governo. Justiça. Exército
7.5 — Serviços públicos diversos

8 — **INFRA-ESTRUTURAS URBANÍSTICAS**
8.1 — Distribuição de água
8.2 — Esgotos
8.3 — Lixos
8.4 — Energia eléctrica

9 — **COMUNICAÇÕES TERRESTRES**
9.1 — Rede rodoviária
9.2 — Caminhos de Ferro

10 — **PORTO DE MAR. AEROPORTO. TELECOMUNICAÇÕES**
10.1 — Porto de mar
10.2 — Aeroporto
10.3 — Telecomunicações

11 — **ADMINISTRAÇÃO. ECONOMIA E FINANÇAS. RECURSOS E POTENCIALIDADES**
11.1 — Capacidade financeira do Município
11.2 — Investimentos do Estado
11.3 — Investimentos particulares
11.4 — Propriedade do solo
11.5 — Dados gerais sobre economia das populações e actividades locais

12 — **CONDICIONAMENTOS E SERVIDÕES**
12.1 — Servidões e zonas de protecção
12.2 — Zonas cativas para fins especiais
12.3 — Zonas palustres e insalubres
12.4 — Poluição atmosférica, do solo, das águas

13 — **ESTUDOS ANTERIORES**

Embora abrangendo um amplo leque de campos de estudo e de factores a considerar no planeamento, a enumeração dos temas de inquérito anteriormente feita não pretendeu ser exaustiva, ou constituir quadro limitativo da investigação, e foi, ao mesmo tempo, desenvolvida e pormenorizada desde logo em cada um dos capítulos e alíneas.

Atribuimos, sobretudo, a este esquema, o valor de um índice sistemático para ordenamento e arquivo dos elementos de base do trabalho, com a função de ajudar, também, a tarefa dos inquiridores, indicando ou sugerindo, na sua pormenorização, tipos de preocupações que os deveriam animar e facetas de observação que poderiam interessar ao conhecimento dos problemas do aglomerado.

Como é óbvio, a importância das matérias dos diferentes capítulos enumerados é muito desigual, atendendo à maior ou menor incidência que, por sua natureza, têm no desenvolvimento da Cidade, ou pelo papel que, na prática, virão a desempenhar dentro dos domínios de intervenção em que pode prever-se uma acção eficiente da Administração.

Admitiu-se assim, desde logo, que, provàvelmente, certas alíneas do Inquérito justificariam apenas uma pequena nota ou observação, enquanto outras haveriam de requerer pormenorização cuidada e trabalho aprofundado; o desenvolvimento dos estudos poderia até aconselhar que se individualizasse em sector e capítulo especial a investigação de matérias que inicialmente se presumissem secundárias.

Por outro lado, os prazos de elaboração do trabalho foram deliberadamente acordados com a

Câmara Municipal dentro da preocupação de dar a rapidez possível à formulação dum Plano Director, como se impõe em face do contínuo crescimento urbano de Lourenço Marques. Estes prazos constituiram, assim, uma norma fortemente condicionante dos métodos de estudo e formas de actuação adoptados.

Sabia-se de antemão, até pela reconhecida carência de dados estatísticos e bases de informação em muitos domínios, que várias questões de relevante importância poderiam não encontrar uma resposta tão satisfatória quanto se desejaria, e que à falta de elementos disponíveis viriam juntar-se dificuldades de tempo e de pessoal para o efeito. Mas nem por isso se retardaria sensìvelmente a elaboração do Plano, correndo, eventualmente, um maior risco de errar.

Sempre se entendeu que o Plano Director deve constituir uma orientação permanente para a Cidade, fundamentada no conjunto de conhecimentos de que se dispõe no momento em que as decisões necessitam de ser tomadas. Assim, os trabalhos de inquérito desenvolveram-se simultâneamente com a análise de problemas sectoriais ou parcelares, elaboração de pareceres e tomada de opções em casos concretos de iniciativas públicas ou privadas que foram surgindo, ponderando-as no enquadramento dos dados e orientações então disponíveis, e tomando depois as consequências dessas opções como factores condicionantes no prosseguimento dos estudos.

Os estudos urbanísticos foram considerados, neste contexto, como uma actividade que, desde início, deve orientar e promover o desenvolvimento da cidade, e procurou-se que não fossem retardados o ritmo de vida do aglomerado e quaisquer iniciativas de interesse, pela expectativa de um Plano Director em elaboração. Uma vez que um Plano Director, como o que se apresenta agora, deve entender-se como uma etapa de um processo de planeamento que exige continuidade e permanente esforço de adaptação e aperfeiçoamento, não faria sentido aguardá-lo como peça definitiva sem a qual nada devesse ser decidido.

Os trabalhos de inquérito a que nos referimos são uma das facetas do estudo onde haverá sempre lugar para aprofundamento e actualização.

É, contudo, essencial que no planeamento saibamos distinguir e fixar aqueles dados de base e orientações, progressivamente definidos e já alcançados, que são, por assim dizer, inalteráveis, por representarem algo ligado à vocação natural dos sítios ou à estrutura vital do aglomerado e do seu território envolvente.

Objecto de estudo:

AGLOMERADO POPULACIONAL DE LOURENÇO MARQUES (abreviatura no texto: L. M.)

Localização geográfica:

Longitude: 32° 25′ a 32° 40′

Latitude: 25° 50′ a 26° 05′, Sul

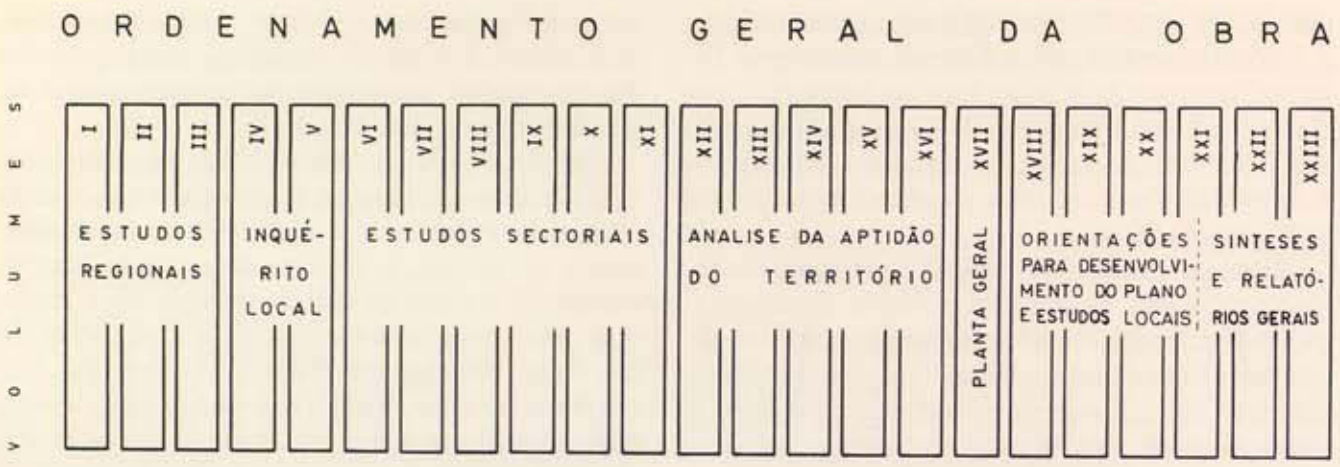
Altitude: 0 a 60 metros.

Moçambique (África Oriental Portuguesa), à margem do Oceano Índico, junto à Baía da Lagoa ou Baía de L. M., na foz do Rio Espírito Santo.

Dimensão demográfica

— População residente no aglomerado (limites administrativos da cidade e áreas contíguas), em 1969, por estimativa — 350 000 habitantes.

— Último recenseamento (1960) — ≈200 000 habitantes.



C — COMPOSIÇÃO DO PLANO DIRECTOR

O Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques (1969) está apresentado em 23 volumes, contendo 82 peças constituídas por grupos de desenhos e de textos, ordenados segundo o esquema junto e índice seguinte:

Numeração das peças constituintes do Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques e seu agrupamento em volumes

VOLUME I

1 — ÍNDICE

África

2 — FISIOGRAFIA
3 — POPULAÇÃO

África Austral. Vertente do Índico

4 — SITUAÇÃO
5 — ENQUADRAMENTO NA PROVÍNCIA
6 — ENQUADRAMENTO NA PROVÍNCIA. DEMOGRAFIA
7 — RELAÇÕES GEOPOLÍTICAS
8 — ENQUADRAMENTO FISIOGRÁFICO CONTINENTAL
9 — ENQUADRAMENTO NAS FONTES ECONÓMICAS CONTINENTAIS
10 — MEIOS DE RELAÇÃO

VOLUME II

Enquadramento regional

11 — FISIOGRAFIA
12 — CLIMOGRAMAS
13 — CONFORTO CLIMÁTICO
14 — FONTES ECONÓMICAS
15 — OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO
16 — MEIOS DE RELAÇÃO

Região envolvente da Baía da Lagoa

17 — LINHAS DE ÁGUA
18 — RELEVO
19 — CLIMOGRAMAS
20 — CONFORTO DIURNO
21 — POVOAMENTO
22 — ANÁLISE DEMOGRÁFICA
23 — CENTROS DE ATRACÇÃO DA POPULAÇÃO FLUTUANTE
24 — SÚMULA DO INQUÉRITO
25 — DIRECTIVAS REGIONAIS PARA O PLANEAMENTO DA CIDADE

VOLUME III

Área de Lourenço Marques

26 — RELEVO
27 — HIDROGRAFIA DA BAÍA
28 — OCUPAÇÃO HUMANA
29 — DEMOGRAFIA
30 — SÚMULA DO INQUÉRITO
31 — PLANEAMENTO DA ESTRUTURA SUBURBANA

VOLUME IV

Inquérito

32 — PLANTA DE REFERÊNCIA
33 — RELEVO
34 — DADOS CLIMÁTICOS
35 — PROPRIEDADE DO SOLO. CARACTERÍSTICAS DAS CONSTRUÇÕES
36 — EQUIPAMENTO
37 — RECREIO URBANO
38 — SERVIDÕES. ZONAS DE PROTECÇÃO. PLANO PORTUÁRIO

VOLUME V

Inquérito

39 — ZONAS DE OCUPAÇÃO ACTUAL

VOLUME VI

Estudo da Evolução Urbanística

40 — SÍNTESE HISTÓRICA DA FORMAÇÃO DA CIDADE
41 — CARTAS

Estudo do conforto climático

42 — TEXTO
43 — GRÁFICOS BIOCLIMÁTICOS

VOLUME VII

Estudo do «Caniço»

44 — TEXTO
45 — COMPARTIMENTAÇÃO
46 — HABITAT

Estudo Demográfico

47 — TEXTO

VOLUME VIII

Estudo sociológico

48 — TEXTO
49 — ÁREAS INQUIRIDAS. INDICADORES SOCIAIS

VOLUME IX

Estudo do tráfego

50 — TEXTO

VOLUME X

Estudo do tráfego

51 — PEÇAS DESENHADAS I. ACESSOS A LOURENÇO MARQUES
52 — PEÇAS DESENHADAS II. CONTAGENS DE TRÁFEGO
53 — PEÇAS DESENHADAS III. ANÁLISE DA SITUAÇÃO ACTUAL

VOLUME XI

Estudo do tráfego

54 — PEÇAS DESENHADAS IV. REMODELAÇÃO DO ALTO-MAÉ
55 — PEÇAS DESENHADAS V. REMODELAÇÃO DA AVENIDA 24 DE JULHO
56 — CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS. SÍNTESE DAS CORRENTES ACTUAIS

VOLUME XII

57 — DECLIVES

VOLUME XIII

58 — ORIENTAÇÕES DAS ENCOSTAS

VOLUME XIV

59 — FISIOGRAFIA URBANA

VOLUME XV

60 — ÍNDICES CORRIGIDOS

VOLUME XVI

61 — POVOAMENTO

VOLUME XVII

62 — PLANO DIRECTOR. PLANTA GERAL

VOLUME XVIII

63 — DESENVOLVIMENTO DO PLANO SEGUNDO A APTIDÃO

VOLUME XIX

Modelação do terreno no parque central

64 — FISIOGRAFIA
65 — PLANTA E PERFIS TRANSVERSAIS
66 — PERFIS TRANSVERSAIS
67 — PLANTA E PERFIS TRANSVERSAIS
68 — PERFIS TRANSVERSAIS
69 — PLANTA E PERFIS TRANSVERSAIS
70 — PERFIS TRANSVERSAIS

VOLUME XX

Modelação do terreno no Parque Central

71 — PERFIL LONGITUDINAL DO TALVEGUE
72 — ESBOCETO

Estudo do Caniço

73 — ANEXO. DADOS NUMÉRICOS

VOLUME XXI

74 — PLANOS PARCELARES DESENVOLVIDOS NO DECORRER DOS TRABALHOS
75 — PLANO DIRECTOR. ORDENAMENTO PAISAGÍSTICO. DESENVOLVIMENTO SEGUNDO A APTIDÃO

VOLUME XXII

Esquemas fundamentais

76 — HIERARQUIA VIÁRIA
77 — SÍNTESE DO ZONAMENTO
78 — INTERPENETRAÇÃO DE ZONAS
79 — DIVISÃO DO TERRITÓRIO EM SECTORES. PLANTA DE REFERÊNCIA
80 — PROSPECÇÃO DE VOLUMES DEMOGRÁFICOS
81 — ELEMENTOS ORIENTADORES DE PROGRAMAÇÃO

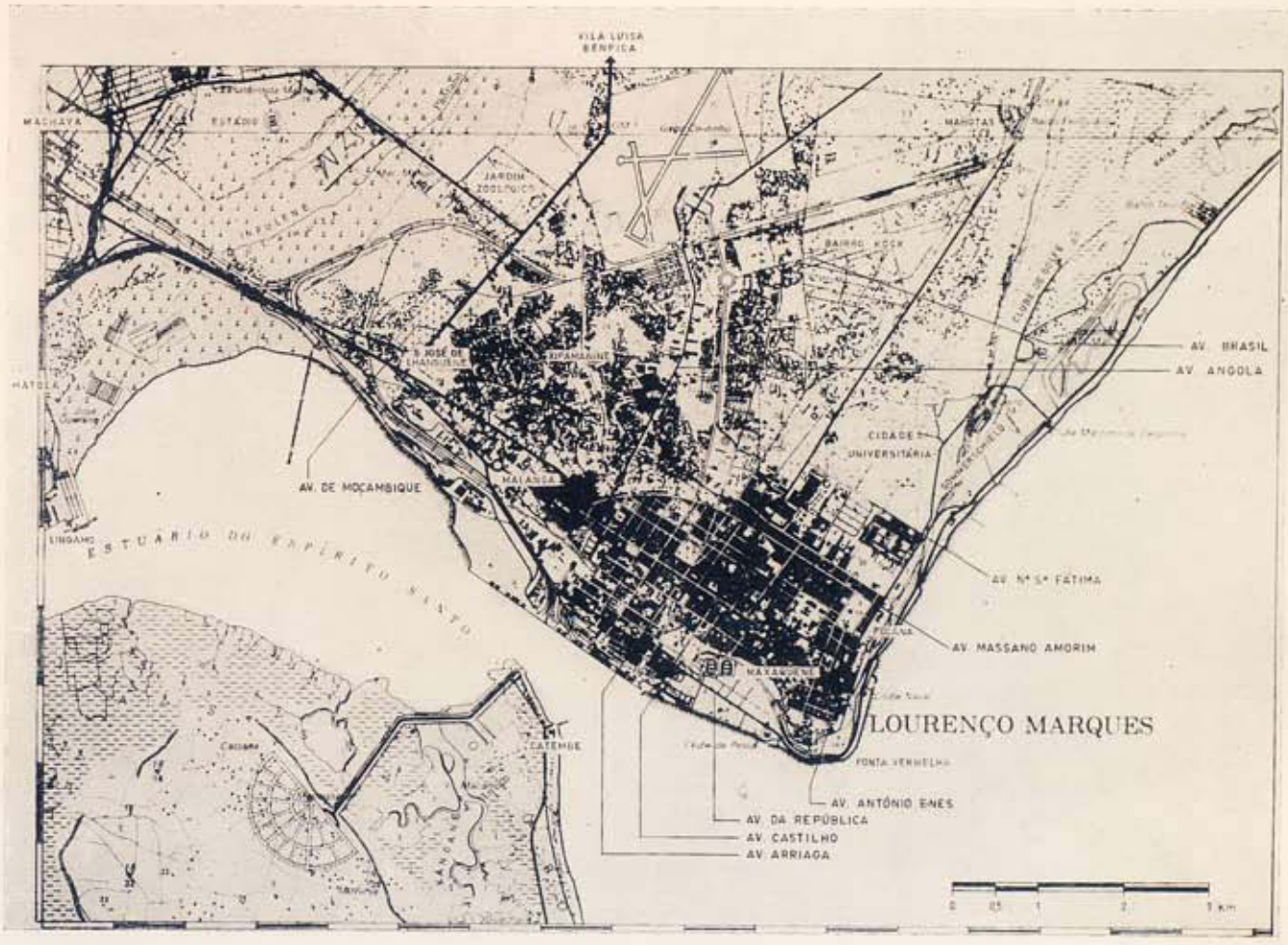
VOLUME XXIII

82 — PLANO DIRECTOR. RELATÓRIO GERAL

As peças n.os 39 e 57 a 63 dividem-se cada uma delas em 6 folhas, referenciadas de A a F, e cobrindo a totalidade da área da aglomeração em estudo, na escala 1/10 000.

As peças n.os 51 a 55 constituem, cada uma delas, um dos 5 fascículos em que foram agrupados e encadernados as plantas e diagramas que fazem parte do «estudo de tráfego», num total de 56 desenhos.

As peças n.os 40, 42, 44, 47, 48, 50, 73, 75 e 82 são textos escritos, geralmente com peças gráficas intercaladas, e representando, no seu conjunto, a memória descritiva dos estudos.



D — ORIENTAÇÕES DO PLANO DIRECTOR

Para maior clareza e facilidade de exposição das orientações que presidiram às propostas do Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques, reportar-nos-emos às diferentes peças gráficas que compõem o processo, pela ordem em que se encontram numeradas, anotando, de forma sintética, os factores essenciais ponderados no estudo e referindo, em tópicos, as grandes opções a que o Plano obedece.

VOLUME I

1 — ÍNDICE GERAL

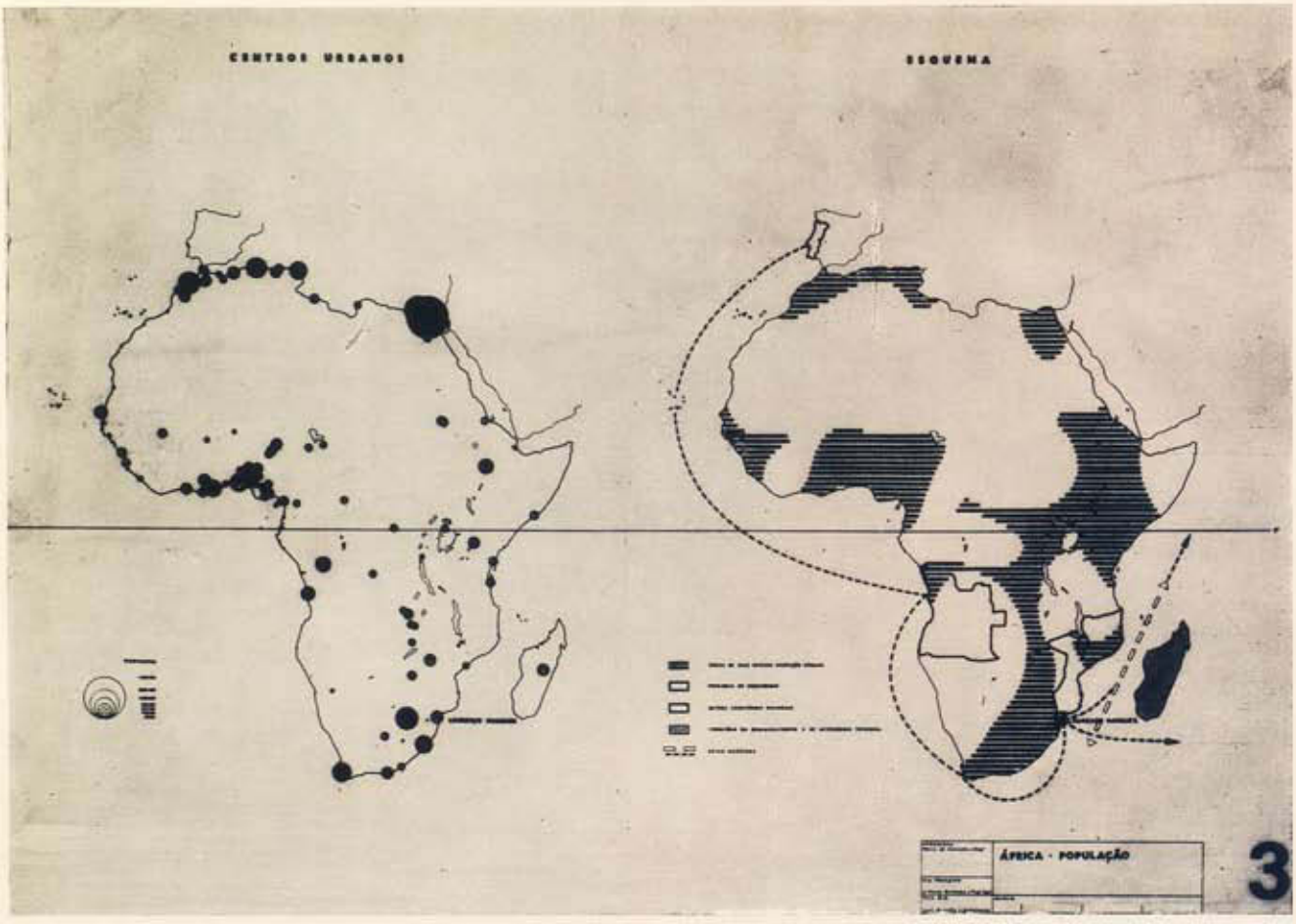
A posição de Lourenço Marques no quadro mundial, privilegiada quando se consideram as relações entre oceanos e continentes, impõe que o estudo do seu plano de desenvolvimento urbanístico tenha em conta os escalões mais elevados em que se enquadra e que definem a vocação e dimensões adequadas da cidade.

Na elaboração do Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques houve que procurar permanentemente soluções que harmonizassem os factores de carácter local e os que derivam da posição da cidade na região ou em escalão superior, desenvolvendo em paralelo os estudos a diferentes níveis e tirando do seu confronto e interdependência, as convenientes orientações.

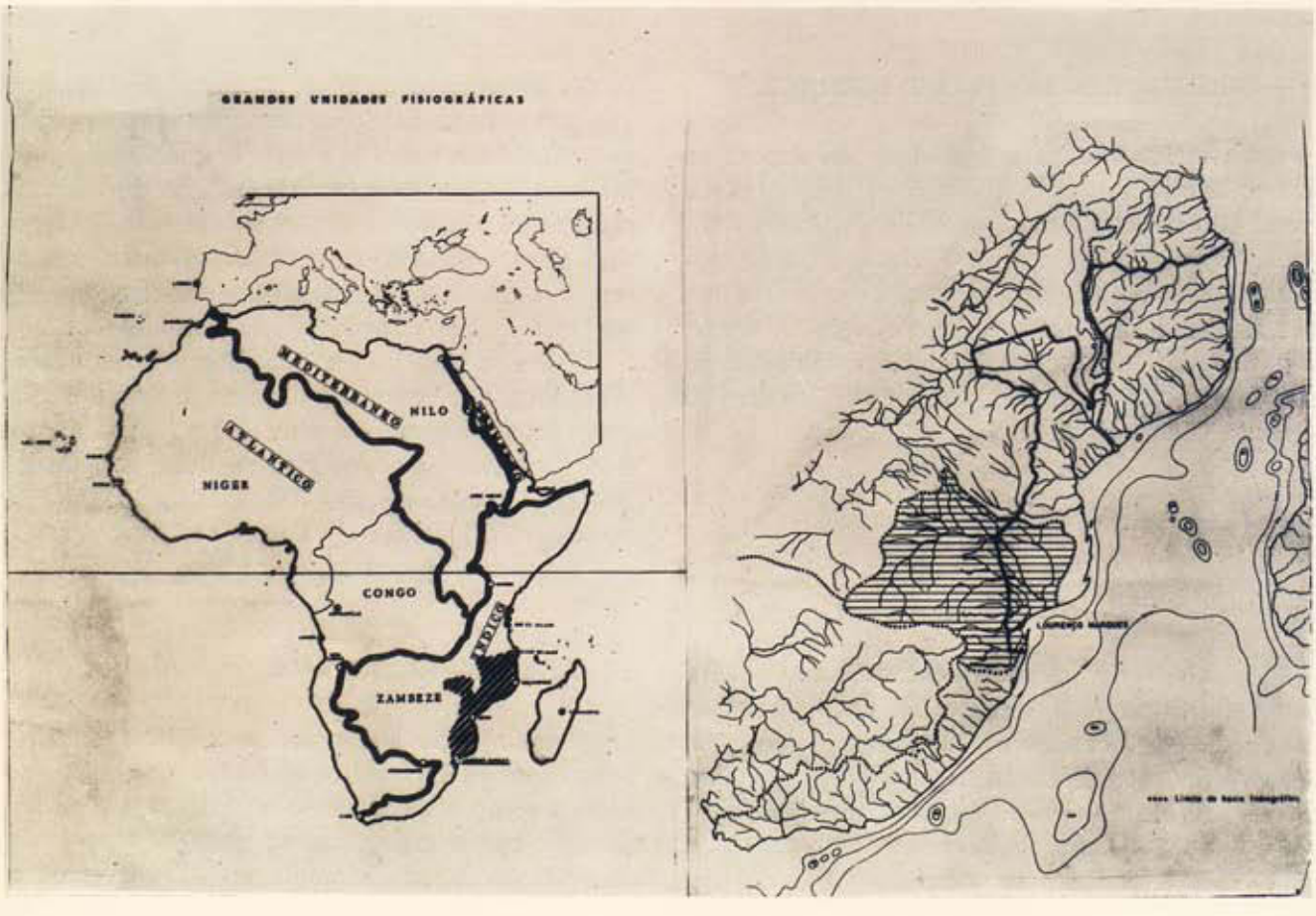
O índice das peças componentes do Plano, apresentado na primeira peça do trabalho e que atrás transcrevemos, ordena essas peças dentro dum esquema lógico, de tipo dedutivo, em que se desce progressivamente das análises de âmbito mais geral, à escala do continente africano, até aos estudos e propostas de carácter local.

2 — ÁFRICA — FISIOGRAFIA

A delimitação das grandes unidades fisiográficas, constituídas pelas vertentes do Índico, do Atlântico, do Mediterrâneo e do Mar Vermelho, permite pôr em destaque a posição singular e vocação de desenvolvimento de centros como o



Extractos das Peças 2, 3 e 4 do Plano Director



Cabo, Joanesburgo, Nova Lisboa, Nairobi, Adis Abeba e Cairo. Lourenço Marques aparece entre os centros portuários com aparente vocação natural para amplo desenvolvimento, em função de sua situação no recorte da costa e proximidade de grandes centros urbanos (entrada do Canal de Moçambique, proximidade de Joanesburgo, ampla área a drenar do Zambeze).

3 — ÁFRICA — POPULAÇÃO

A faixa oriental de África, onde Moçambique se situa, juntamente com as águas do Golfo da Guiné, foz do Nilo e alguns troços costeiros são, desde que há conhecimento, as áreas de mais intenso povoamento do Continente.

Uma coroa de grandes pólos urbanos envolvendo a Baía de Lourenço Marques confere-lhe posição de relevo nas relações entre essas regiões e o exterior.

Madagascar constitui um território em desenvolvimento, fronteiro ao porto de Lourenço Marques, e há todo um conjunto de potencialidades naturais nas relações com esse território que, ultrapassadas as limitações ou condicionalismos do presente, conduzem à previsão de um acréscimo das funções de Lourenço Marques como ponto de atracção ou de passagem de novas correntes de tráfego, e de relações culturais e comerciais.

As ligações entre as diferentes parcelas do território nacional, o Brasil e a Austrália, comunicações entre a Europa e o Oriente, rotas petroleiras alternantes do Suez, e outros eixos de contacto e de desenvolvimento intercontinentais, têm na cidade de Lourenço Marques e no seu porto um apoio que lhe impõe uma dimensão de relevo, para além da que naturalmente resulta do valor e potencialidades do seu próprio «hinterland».

4 — ÁFRICA AUSTRAL — VERTENTE DO ÍNDICO — SITUAÇÃO

Focando a nossa atenção sobre a área geográfica da África Austral e do Índico centrada em Lourenço Marques analisaram-se os aspectos fisiográficos, de geografia humana e económica que permitem uma delimitação da área mais directamente ligada à vida da cidade, como metrópole urbana e como porto de mar.

Se tomarmos como referência um círculo de 1200 km de raio, que abrange já todo o território do interior, centro e sul da província de Moçambique, o porto mais próximo de Madagáscar, os portos vizinhos da República da África do Sul, assim como o possível «hinterland» portuário de Lourenço Marques, somos conduzidos a delimitar a «área de enquadramento geográfico» do estudo distorcendo aquele limite circular para norte e para nascente. Todo o canal de Moçambique interessa a Lourenço Marques, que constitui um dos seus portos de entrada, interessando-lhe igualmente os territórios que marginam o canal do lado do continente e da ilha de Madagascar. Interessam igualmente a Lourenço Marques todo o território da Província de que é capital e as regiões interiores da sua bacia hidrográfica, designadamente o Transvaal. Para sul a influência de Lourenço Marques enfrenta a presença de Durban e outros importantes centros portuários, o que, juntamente com a proximidade da fronteira política, constituem factores de limitação da sua área de mais directa influência.

Em esquema, salientaremos a dualidade de áreas de influências de Lourenço Marques: uma área correspondente ao território da Província de Moçambique onde as funções político-administrativas se destacam em paralelo com as funções económicas que à capital e ao seu porto pertencem, e uma área continental interior, que ultrapassa largamente a fronteira da Província, com vincado carácter de região económica orientada para o porto de Lourenço Marques.

Esta dualidade constitui um factor de valorização do centro urbano e é um dos aspectos marcantes a considerar para a conveniente compreensão das funções de Lourenço Marques e orientação do seu Plano Director, designadamente nos traçados das grandes comunicações regionais e dimensionamento de toda a sua estrutura de grande metrópole.

5 — ÁFRICA AUSTRAL — VERTENTE DO ÍNDICO — ENQUADRAMENTO DA PROVÍNCIA

Esta peça ilustra o estudo da primeira das áreas de influência referidas em 4: o território da Província.

A análise fisiográfica permite atribuir ao limite norte da bacia do Limpopo o carácter de fronteira da região próxima de Lourenço Marques. Para sul da cidade e para o interior, os limites dessa região terão de procurar-se já para além das fronteiras políticas. A área assim delimitada na Província não difere sensivelmente do chamado «Território a sul do Save» sobre o qual têm já incidido inquéritos regionais e tentativas de estudo anteriores.

ENQUADRAMENTO REGIONAL

Situação geográfica e dados gerais

Posição na África Austral

— Alguns dados sobre centros urbanos em relações próximas com Lourenço Marques:

Beira (2.º porto da Província) — ≈100 000 habitantes.

Salisbury (capital da Rodésia) — ≈350 000 habitantes.

Bulawayo (centro comercial e entroncamento ferroviário, na Rodésia) ≈200 000 habitantes.

Johannesburg (no Transvaal, campos auríferos da cordilheira de Witwatersrand, fundada em 1866) — 1 200 000 habitantes.

Pretória (capital administrativa da República da África do Sul, fundada em 1855) — 430 000 habitantes.

Durban (centro industrial e grandes porto, na Província de Natal, fundada em 1824) — 700 000 habitantes.

Bloemfontein (capital judicial da Rep. África do Sul e capital do Estado Livre de Orange, fundada em 1846) — 150 000 habitantes.

East London (cidade portuária, na província do Cabo) ≈120 000 habitantes.

Port Elizabeth (porto e 2.º centro urbano da Província do Cabo) ≈300 000 habitantes.

Tulear (porto, em Madagáscar) ≈50 000 habitantes.

— Assinala-se:

- a função de capital da Província, desempenhada por Lourenço Marques, e o facto do território de Moçambique constituir uma das margens do Canal de Moçambique (base geográfica que confere unidade a esse território do ponto de vista político-administrativo e também económico);
- existência de uma área continental de próxima influência económica, não coincidente com a anterior, abrangendo amplo território da República da África do Sul e assente na base geográfica das bacias fluviais confluentes em Lourenço Marques.

Enquadramento na área de influência económica directa

— Base geográfica: bacias hidrográficas do Limpopo, Incomáti, Espírito Santo e Maputo.

O rio Limpopo, com origem no planalto de Witwatersrand (Transvaal) tem uma extensão de 1170 quilómetros e uma bacia hidrográfica que cobre 400 000 km². Penetra no território de Moçambique por um desfiladeiro dos Libombos, junto à sua confluência com o Pafúri, e desagua no Oceano Índico perto de Zongoene, 50 km a jusante de João Belo. Em território português é um rio de planície com grandes variações de caudal entre as estações seca e das chuvas.

Interessam à área de Lourenço Marques, além da grande bacia do Limpopo, as bacias do Incomáti, do Espírito Santo (incluindo Umbelúzi e Tembe) e do Maputo.

Há um povoamento mais intenso das áreas costeiras, nitidamente preferidas em relação às áreas interiores, e regista-se forte incremento demográfico do Distrito de Lourenço Marques no decénio 1950/60, em confronto com a estagnação de Gaza e Inhambane.

A organização do esquema de comunicações exige uma visão do território que ultrapasse as fronteiras, extremamente próximas, com a África do Sul e Suazilândia (ver referência às peças 7 e seguintes).

6 — ÁFRICA AUSTRAL — VERTENTE DO ÍNDICO — ENQUADRAMENTO NA PROVÍNCIA — DEMOGRAFIA

O facto de Lourenço Marques constituir, praticamente, o único «centro urbano» de toda esta área sul da Província impõe, desde logo, a necessidade de conceber o seu plano no âmbito de um enquadramento regional suficientemente amplo, sendo certo que a cidade constitui um todo com a vasta área de território envolvente, directamente dependente das funções urbanas que presentemente só Lourenço Marques pode desempenhar.

A urgência de estudos e de uma intervenção regional, em estreita união com o planeamento da cidade, é manifesta e diremos que indissociável das decisões que a nível municipal devem ser tomadas para a disciplina e promoção do desenvolvimento urbano.

7 — ÁFRICA AUSTRAL — VERTENTE DO ÍNDICO — RELAÇÕES GEOPOLÍTICAS

No Plano, aborda-se seguidamente o estudo da segunda das áreas de influência referidas em 4: «hinterland» portuário, delimitado com base nas

bacias hidrográficas, e dados recolhidos quanto a vias de comunicação e relações económicas.

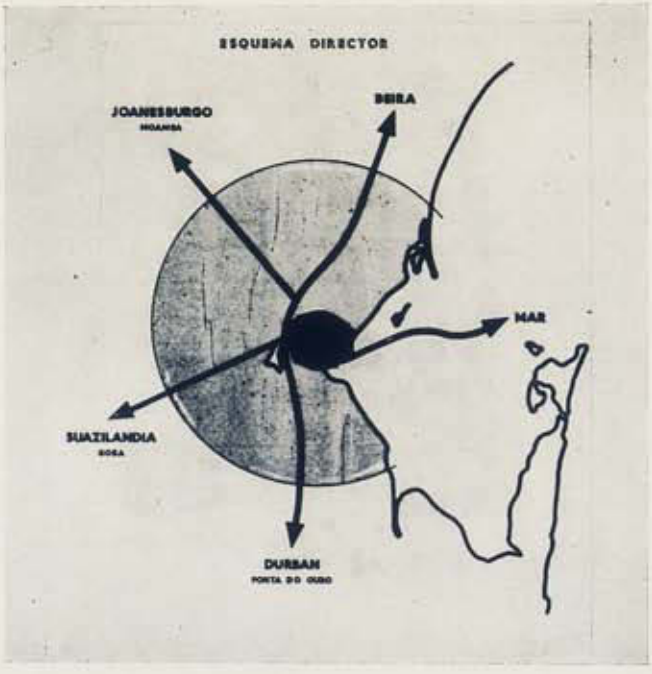
As ligações com Pretória-Joanesburgo e sua região de desenvolvimento assumem especial relevo. As comunicações terrestres com Durban, ao longo da costa, da mesma forma que as vias de ligação a Inhambane surgem como outros eixos de tráfego essenciais. A Suazilândia sugere um último eixo de comunicações, para ligação deste País ao porto natural de escoamento ou de penetração dos seus produtos: Lourenço Marques.

8 — ÁFRICA AUSTRAL — VERTENTE DO ÍNDICO — ENQUADRAMENTO FISIOGRÁFICO CONTINENTAL

Prosseguindo, em escala mais pormenorizada, na análise da área de mais directa influência económica de Lourenço Marques, procuraram-se limites naturais da região interessada e detectaram-se os aglomerados urbanos de vocação geográfica mais vincada como centros de encontro ou de distribuição.

9 — ÁFRICA AUSTRAL — VERTENTE DO ÍNDICO — ENQUADRAMENTO NAS FONTES ECONÓMICAS CONTINENTAIS

Com a indicação da localização das principais áreas mineiras e fontes de energia hidráulica procurámos exprimir nesta peça, em síntese, toda a riqueza e potencialidades das áreas interiores de Lourenço Marques, que os numerosos dados de inquérito recolhidos atestam e que justificam a escala de concepção dos esquemas de desenvolvimento da cidade, como capital da Província, centro urbano de equipamento e de recreio polarizador duma ampla região, e grande núcleo portuário.



10 — ÁFRICA AUSTRAL — VERTENTE DO ÍNDICO — MEIOS DE RELAÇÃO

Em confronto com as vias de comunicação existentes e que importa beneficiar e completar, apresenta-se o esquema dos grandes eixos de comunicação terrestres a que o projecto de ordenamento da cidade obedece.

A ligação para Norte, expressa pelo sentido «Beira», juntamente com a via para Sul referenciada pelo destino «Durban» poderão conjugar-se num grande eixo Norte-Sul tangencial à cidade e sensivelmente paralelo à linha de costa.

Para o interior, Joanesburgo e a Suazilândia impõem comunicações fáceis e independentes com a cidade.

Estes 4 eixos de comunicações terrestres são completados com o sentido de ligações para nascente, para o mar, exprimindo a permanente vocação portuária de Lourenço Marques.

Região envolvente da Baía de Lourenço Marques ou Baía da Lagoa

Orografia

A cordilheira dos Libombos, desenvolve-se ao longo do troço sul da fronteira oeste da Província, nas áreas regionais de Lourenço Marques.

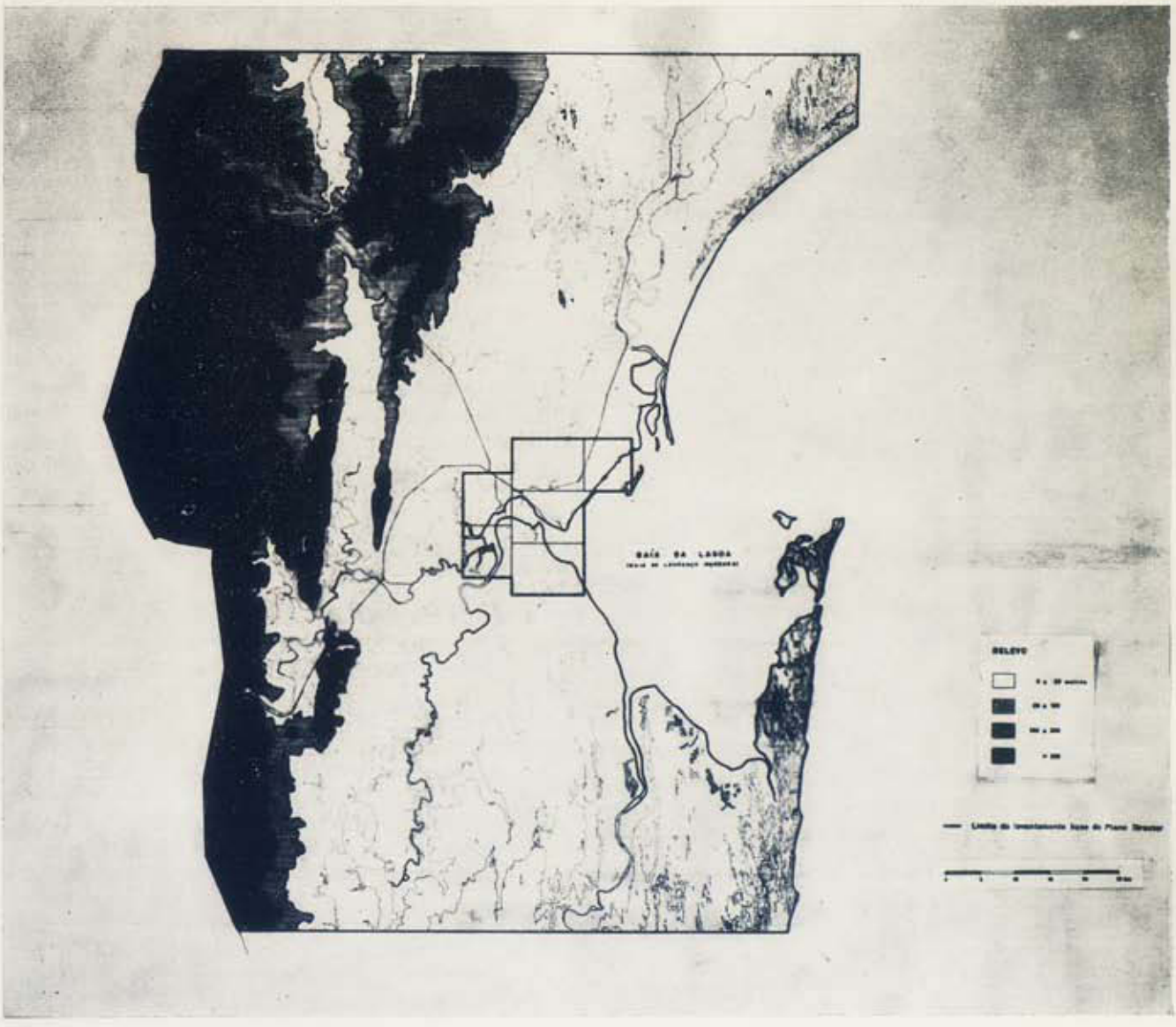
A sua maior altitude é a do Monte Meponduíne, com 801 metros, no distrito de Lourenço Marques. Nas áreas dos dois distritos contíguos a norte não há altitudes dignas de menção, com um terreno de dunas junto à costa, e não ultrapassando os 200 metros em quase toda a extensão do território.

Principais rios e lagoas:

— Limpopo, com o rio dos Elefantes e o Changane como afluentes.
— Incomáti, originário do Transvaal, com várias ilhas no seu percurso (Mariana, Incanine, dos Limões, Bengalena, Xefina Grande; a Xefina do Meio e Xefina Pequena situam-se já na embocadura e na Baía). Tem como afluentes o Sábiè, o Massintonto e o Uanéteze.
— Matola.
— Umbelúzi, com os afluentes Movene e Impamputo.
— Tembe, com o Changalane afluente, e que se reune com os dois anteriores formando o estuário do Espírito Santo.
— Maputo, com nascente na Suazilândia.
— Lagoas Piti, Chingute, Mandjene, Changana, Páti, Muandje, Uembje, Inhampavala, Marrâncua, Quissico.

Ilhas

Nesta zona da costa, as ilhas de maior importância são: Ilha de Inhaca e Ilha dos Portugueses (à entrada da Baía da Lagoa); Xefinas (Grande, do Meio e Pequena). Já muito para norte, o Arquipélago do Bazaruto (com a já famosa Santa Carolina) merece destacar-se por ser ponto turístico de interesse ainda para a capital da Província.



VOLUME II

11 — ENQUADRAMENTO REGIONAL — FISIOGRAFIA

O trabalho desce depois à análise da área regional de Lourenço Marques situada já inteiramente dentro das fronteiras da Província (escalas 1/500 000 e 1/250 000). O esboço geológico da região foi confrontado com a delimitação dos espaços naturais correspondentes às bacias hidrográficas.

A constituição de reservas geológicas merece ser devidamente ponderada, na sequência dos estudos levados já a cabo pelos Serviços de Geologia e Minas de Moçambique (ver, por ex., Boletim dos Serviços de Geologia e Minas, n.° 31 — 1963). Trata-se de matéria de planeamento regional e acautelar em estudos futuros.

12 e 13 — ENQUADRAMENTO REGIONAL — CLIMOGRAMAS — CONFORTO CLIMÁTICO

Os estudos climáticos, apoiados nas observações disponíveis de 19 estações e postos meteorológicos da região, e utilizando o diagrama de Olgyay convenientemente adaptado, orientaram as propostas de âmbito regional tendentes à preservação dos espaços naturais e penetrações verdes com maior incidência na beneficiação do clima de Lourenço Marques. A consideração das características climáticas em diferentes pontos da região permitiu uma melhor selecção das áreas valorizadas como zonas de recreio e de turismo nos esboços regionais, e dá-nos critérios de selecção dos tipos de equipamento mais convenientes nessas áreas, complementares da vida urbana.

14 — ENQUADRAMENTO REGIONAL — FONTES ECONÓMICAS

Os recursos e as explorações mineiras apresentam-se como factores de especial relevância no desenvolvimento da região. O esquema da rede de comunicações terrestres e o dimensionamento da cidade e do seu porto têm em conta esses factores.

As barragens já existentes ou projectadas são indicadores de áreas com potencialidades já reconhecidas. Presentemente, a área do Colonato do Limpopo, a que se juntará a obra de Massingir, apresenta-se como a mais significativa das realizações regionais programadas e, embora longe do aproveitamente integral, é mais um elemento orientador do esquema regional proposto.

15 — ENQUADRAMENTO REGIONAL — OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

A representação cartográfica da antiguidade das povoações revela que a ocupação intensiva é relativamente recente, embora dê, mesmo assim, indicações valiosas sobre o grau de atracção e tendências para fixação humana nos diferentes sítios. Na área regional, Lourenço Marques, Vila Luísa e Ressano Garcia (além de João Belo, mais a norte) aparecem como os locais de mais antiga implantação de tipo urbano.

16 — ENQUADRAMENTO REGIONAL — MEIOS DE RELAÇÃO

A interdependência dos diferentes aglomerados regionais em relação à cidade de Lourenço Marques manifesta-se, de alguma forma, através de um dos seus índices característicos: a intensidade de comunicações telefónicas.

As ligações a Boane e Namaacha distinguem estes centros como núcleos estreitamente relacionados com a capital regional. Num outro cartograma, a comparação entre as chamadas urbanas e as chamadas para o exterior, em cada núcleo, parece permitir separar Ressano Garcia e Xinavane da área regional mais directamente ligada a Lourenço Marques, revelando estes dois centros como dotados já de certa autonomia.

Estas indicações foram ponderadas na delimitação da área a analisar mais em pormenor e nos esquemas regionais propostos.

Portos naturais

A baía e estuário onde Lourenço Marques nasceu possuem muito boas condições naturais para um porto comercial; pela sua situação é o porto natural do Transvaal, Suazilândia e grande parte da Rodésia.

Para norte, ao longo da costa, Inhambane apresenta-se como o porto mais próximo, embora com carácter secundário. João Belo tem importância muito reduzida neste aspecto.

A Baía da Lagoa ou de Lourenço Marques tem uma largura de 36 quilómetros entre a cidade e o farol da Inhaca. A parte do estuário compreendida entre a Ponta Maona, a Ponta Vermelha e a foz dos rios Umbelúzi, Tembe e Matola representa uma superfície de 30 km², com uma extensão de 14 km.

A península e a Ilha do Inhaca representam uma protecção natural contra os ventos do sueste que prejudicam outros portos deste troço da costa africana.

Natureza do Solo:

Vale do Maputo — bons terrenos de aluvião de grande fertilidade, com especiais condições para a cultura do arroz e como área de gado.

Vale do Incomáti — O baixo Incomáti, com terrenos aluviais negros e férteis, tem sido insuficientemente explorado, prejudicado pela grande irregularidade dos caudais deste rio e inundações correspondentes. Obras de hidráulica agrícola poderão dar origem a extensos e férteis terrenos irrigados para cultura intensiva.

Vales do Alto e do Baixo Limpopo — Amplas possibilidades de valorização em continuidade das já iniciadas ou tentadas.

Subsolo:

Quanto à natureza do subsolo, todo o território a sul do Save, «com excepção da faixa de basaltos e riolitos dos Libombos, com restos de perlite, bentomite e neflina-siamite, é quase inteiramente constituída por jazigos cretáceos e terciários».

População

A população da Província é, na sua maior parte, constituída fundamentalmente por grupos étnicos pertencentes à raça Bantu. A Sul do Save predomina o grupo Tonga, tendo como subgrupos principais os Changanas, Chopes, Tsuas e Rongas.

Além do português, as línguas mais correntes nos territórios a Sul do Save e que mais interessam à área de Lourenço Marques são o Changane, o Ronga ou Xi-Ronga, e o Suazi.

17 — REGIÃO ENVOLVENTE DA BAÍA DA LAGOA — LINHAS DE ÁGUA

A apresentação do estudo prossegue analisando a área regional mais relacionada com o aglomerado, designada por «região envolvente da Baía da Lagoa (ou Baía de Lourenço Marques)».

O inquérito fisiográfico regional, na escala 1/250 000, com a consideração dos percursos das linhas de água e detecção dos terrenos alagadiços, apoiou a selecção das áreas mais aptas para os desenvolvimentos urbanos e traçados das vias de comunicação, entre outros aspectos dos estudos.

18 — REGIÃO ENVOLVENTE DA BAÍA DA LAGOA — RELEVO

O relevo da região, na linha de análise anteriormente referida, é igualmente um dado essencial para o estabelecimento dos traçados dos grandes eixos de penetração da cidade para o interior, e da estrutura regional sugerida no estudo.

19 e 20 — REGIÃO ENVOLVENTE DA BAÍA DA LAGOA — CLIMOGRAMAS — CONFORTO DIURNO

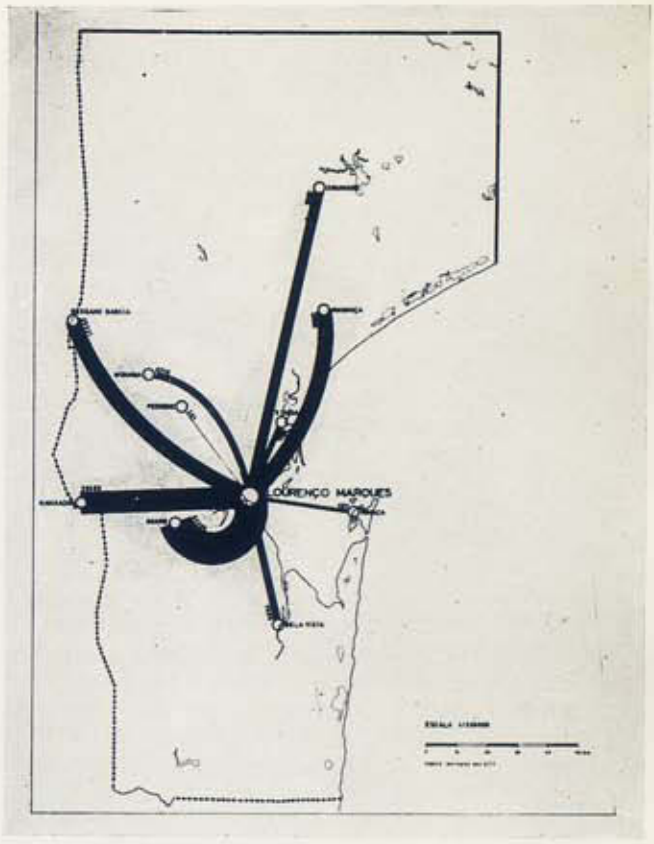
A existência de observações meteorológicas segundo as horas do dia em 4 postos, na cidade e junto dela, permitiu uma caracterização mais pormenorizada das áreas regionais, de acordo com as variações diurnas do clima, no território mais próximo de Lourenço Marques, em complemento do que atrás referimos em 12 e 13.

A aplicação de um diagrama do tipo de Olgyay, com as convenientes correcções, tendo em atenção a latitude e outros factores característicos dos locais em estudo, permitiu traduzir sobre as cartas de localização dos postos meteorológicos, os diferentes graus relativos de necessidades de arejamento e sombra ou de radiação, e o correspondente nível médio de conforto ao longo do dia, em cada mês considerado.

Esta análise constituiu, como dissemos, um dos elementos de ponderação na selecção de funções das diferentes áreas regionais.

21 — REGIÃO ENVOLVENTE DA BAÍA DA LAGOA — POVOAMENTO

A distribuição do povoamento humano na região, procurada por extracto da carta na escala 1/250 000, foi um elemento de apoio na interpretação da estrutura regional actual e na selecção



INTENSIDADE DAS LIGAÇÕES TELEFÓNICAS
(Extracto da Peça 16 do Plano Director)

POVOAMENTO

Actividades. Economia

a) Produções agrícolas e florestais. Pecuária

Vale do Incomáti — Área produtora de bananas, arroz, trigo e milho, além do açúcar em extensas áreas já irrigadas e drenadas.

Vales do Umbelúzi e do Incomáti — principais áreas de produtos hortícolas frescos de Moçambique.

Vale do Alto Limpopo — aproveitamento já iniciado, com o «Colonato do Limpopo» em exploração.

Vale do Baixo Limpopo — produção de arroz, milho, feijão e trigo em áreas pantanosas saneadas.

Muitas das culturas e tentativas de aproveitamento de território com aptidão natural, independentemente do maior ou menor acerto na orientação dos projectos técnicos, não resistiram ao período experimental, à falta de centros de consumo e comercialização adequada dos produtos, confronto com a economia de outros países, e outros factores merecedores de ponderação prévia mais aprofundada.

A cultura do arroz está, sobretudo, limitada aos locais designados por «machongos», solo de húmus negro resultante da decomposição de vegetação pantanosa, nas margens baixas do Limpopo, do Incomáti e do Maputo.

Há notáveis recursos florestais na região.

No domínio da pecuária, os distritos de Lourenço Marques e de Gaza podem considerar-se excelentes para desenvolvimento desta actividade produtiva.

Dispondo de extensos terrenos férteis e de pastagens naturais de alta qualidade, poderá esperar-se que a produção se multiplique, apoiada pelo porto de Lourenço Marques como saída para exportação.

Os distritos de Lourenço Marques e Gaza, adicionados ao de Tete (este fora da nossa área imediata de estudo), contam com cerca de 80 % dos efectivos pecuários da Província.

A pecuária representa já um valor muito importante na economia do Sul da Província e uma percentagem elevada na produção agrária.

De acordo com os relatórios sectoriais para o III Plano de Fomento os distritos de Gaza e de Inhambane figuram entre aqueles onde as «criações de animais selvagens» poderão vir a constituir factor económico de relevo, se devidamente fomentadas e protegidas.

b) Pesca

O insuficiente conhecimento dos recursos da costa Moçambicana como área de pesca é, decerto, um dos factores que contribui para a sua escassa exploração e falta de dimensão desta actividade a que pode prever-se futuro promissor.

Reportando-nos à área mais próxima de Lourenço Marques, devem assinalar-se para já as excelentes condições da Baía e costa ao largo, para a apanha do camarão e da lagosta, actividade já largamente difundida.

Sabe-se que há grande abundância de peixe na costa de Moçambique, e países como o Japão, África do Sul, além da Rússia, França, Espanha, Israel, etc., utilizam já barcos e equipamento tècnicamente evoluído para explorarem essa riqueza. Os processos rudimentares e a utilização de métodos doutros oceanos mas que no Índico não resultam estão na origem do insuficiente desenvolvimento desta actividade em Moçambique, até à data.

c) Minas e outras extractivas

Perto de Lourenço Marques (em Movene, na estrada para a Namaacha) explora-se a bentonite.

Em terrenos arenosos, e designadamente em áreas situadas entre Lourenço Marques e a Manhiça, há as melhores possibilidades, já tentadas, para exploração compensadora de diatomite.

Ainda não explorada, mas com grande valor comercial, para exportação, existe um grande aglomerado de nefeline-sienite, a cerca de 30 km de Lourenço Marques e próximo da via férrea de ligação a Joanesburgo.

Perto de Goba situam-se extensos jazigos de perlite, com excelentes possibilidades de aplicação na construção civil, pelas suas qualidades como isolador de temperatura e do som.

Os recursos petrolíferos, designadamente em áreas marítimas, voltam agora a ser objecto de pesquisas e podem oferecer perspectivas para o futuro.

A actividade das pedreiras constitui um valor económico a considerar (estimativa referente a 1967: 480 000 ton. extraídas, no valor de cerca de 11 000 contos), a que deve acrescentar-se o calcáreo das pedreiras da companhia dos cimentos.

Em Lourenço Marques e na Matola existem áreas de salinas com produção do sal por evaporação da água do mar.

d) Indústrias. Hidráulica agrícola. Energia.

Lourenço Marques e a Beira são, pràticamente, os únicos pólos industriais da Província.

Na região de Lourenço Marques, que nos ocupa, a quase totalidade das indústrias transformadoras situa-se junto à área urbana e portuária de Lourenço Marques.

O aproveitamento das bacias hidrográficas do Maputo, Incomáti e Umbelúzi, de acordo com os estudos já elaborados ou em curso, oferece perspectivas de muito interesse para o desenvolvimento da região.

O projecto Moamba-Major, na bacia do Incomáti, que levará a área inundada até à África do Sul, poderá produzir 100 milhões de kw-hora e proporcionar 150 000 hectares de terras férteis irrigadas.

O Conselho Superior de Fomento Ultramarino, no seu parecer n.º 5/67, pronunciou-se já sobre o «Esquema dos recursos hidráulicos na bacia do Maputo», considerando-o um elemento muito útil para a avaliação das potencialidades da respectiva área, e para o

prosseguimento dos estudos. Nesta bacia, numa área de 1770 km², «consideram-se susceptíveis de regadio em condições económicas cerca de 36 000 hectares, dos quais 19 900 ha de terras baixas aluvionares, 2600 ha de terras arenosas de encosta de aptidão regular e 15 000 ha de terras altas fortes de boa aptidão».

O aproveitamento do Umbelúzi prevê, além do mais, a sua utilização para o abastecimento de água a Lourenço Marques, e a rega de mais de 14 000 hectares.

e) Turismo

Para além do aglomerado urbano de Lourenço Marques, do seu equipamento e de seus valores próprios como centro de atracção turístico, devem destacar-se, nas regiões envolventes, as praias, as áreas interiores de altitude (Libombos) e as reservas naturais, como factores actuais ou potenciais da actividade turística.

Há excelentes praias ao longo de toda a costa. Ponta do Ouro é um local privilegiado, no extremo sul da Província. Para norte da Cidade, citaremos S. Martinho de Bilene, Chongoene, Sepúlveda e áreas vizinhas, Sávora, Tôfo, Barra de Inhambane, Jangamo e tantas outras. Mais para norte, o Arquipélago de Bazaruto com a ilha de Santa Carolina. Em frente do aglomerado de Lourenço Marques, mas suficientemente distante para poder dispor do conveniente isolamento como zona de recreio e de repouso, a Inhaca e o seu enquadramento oceânico apresentam-se como zona de eleição a ter em conta no equipamento regional e complementar da cidade, com qualidades e potencialidades naturais excepcionais que importa preservar e valorizar.

A caça submarina e os valores de fauna aquática, merecedores de preservação e com interesse científico, são ou podem tornar-se riquezas quase ao longo de toda a costa e nas águas interiores dos rios e lagoas que merecem ser destacadas pelo seu alto valor nestes domínios.

No interior da região, a Namaacha apresenta-se como o ponto de atracção já criado capaz de constituir o foco de desenvolvimento de toda a sua área, sobretudo pelos aspectos climáticos que a favorecem.

As áreas de colonização e de valorização económica do território, como o Colonato do Limpogo e os aproveitamentos de Inhamissa têm também um valor complementar, como áreas de atracção de populações flutuantes em estudo ou recreio.

Entre as reservas e outros valores naturais, há que destacar a reserva do Maputo (portaria 14 304, de 17.9.60), cujos limites serão, segundo está já proposto, rectificados e ampliados, e que constitui um valor do maior relevo na região.

Outras áreas merecem, de forma idêntica, protecção e valorização, e será desejável promover um adequado inquérito regional aprofundado (Ilha Mariana; áreas a norte de Vila Luísa, no Incomáti; áreas de endemismos litorais ao longo de toda a costa, etc.).

A fauna regional, onde os elefantes do Maputo e os hipopótamos de Vila Luísa são atracções já hoje exploradas, merece melhor aproveitamento e estudo.

O relatório sectorial preparatório do III Plano de Fomento, relativo à Pecuária, salienta que «a reserva do Maputo poderá ter muito maior valor turístico desde que englobada num plano de valorização turística que abranja maior área, de forma a incluir a praia e o rio, com as consequentes atracções da pesca». E poderiam acrescentar-se todos os demais factores de valorização que este planeamento conjunto deveria evidenciar e promover.

A caça em terreno aberto ou nas coutadas constituirá sempre um cartaz e factor de atracção turística. Desde as abundantes perdizes de Zavala e Inharrime, por exemplo, até à caça grossa de antílopes, búfalos, etc. (designadamente no distrito de Inhambane) é enorme o potencial da região neste capítulo.

Já fora da Província, o Parque Nacional Krüger, no Transvaal Oriental, e a reserva do Ndumo junto à fronteira sul devem igualmente apontar-se como factores de um planeamento turístico da área.

O III Plano de Fomento foca especialmente, como zonas de interesse relevante sob o ponto de vista turístico, onde, pelas infra-estruturas existentes é possível um esforço de promoção com investimentos relativamente reduzidos, as áreas de:

— Ponta do Ouro, reserva do Maputo e lagoas da Bela Vista;
— Zona de influência de Lourenço Marques;
— S. Martinho do Bilene, Chongoene, Lagoas de Zavala, Cabo das Correntes e Inhambane.

(No conjunto da Província, o III Plano de Fomento salienta, apenas, além destas, as áreas junto ao Arquipélago de Bazaruto — de interesse também para L. M. — e a Beira e Parque da Gorongosa, o que mais realça o valor das três áreas acima referidas).

das áreas mais adaptadas a novas implantações humanas, reveladas pelas tendências do desenvolvimento espontâneo.

São visíveis, além da concentração em torno do estuário do Espírito Santo, certas linhas de povoamento acompanhando os vales fluviais e desenvolvendo-se em cristas, ou encostas voltadas a nascente, aproveitando o arejamento oceânico.

Relevo e linhas de água são factores determinantes dos principais aspectos do povoamento actual, e representam dados de carácter permanente tidos em conta no desenvolvimento dos estudos.

22 — REGIÃO ENVOLVENTE DA BAÍA DA LAGOA — ANÁLISE DEMOGRÁFICA

Referir-nos-emos adiante a alguns dos tópicos do estudo demográfico a nível regional, juntamente com os dados de carácter local, no comentário correspondente à peça 47 do Plano Director.

23 — REGIÃO ENVOLVENTE DA BAÍA DA LAGOA — CENTROS DE ATRACÇÃO DA POPULAÇÃO FLUTUANTE

As indicações de inquérito regional quanto às características e equipamento de recreio dos diferentes centros populacionais ou outros locais de atracção foram sintetisados juntamente com os dados dos estudos demográfico e climático, orientando-se assim a apreciação das vocações e potencialidades de cada sector da região sob estes aspectos.

A estrutura urbana da cidade foi concebida e organizada no Plano tendo em conta o seu enquadramento nos territórios contíguos e a correspondente complementariedade. Estes factores contribuiram igualmente para a definição dos traçados de grandes comunicações que interessam à Cidade.

24 — REGIÃO ENVOLVENTE DA BAÍA DA LAGOA — SÚMULA DO INQUÉRITO

Numa peça única procuramos condensar os dados regionais determinantes para o planeamento da Cidade, resumindo em legenda, por expressões genéricas como «endemismos litorais», «áreas agrícolas de várzea», «montanha», etc., os elementos de inquérito (expressamente citados ou não no conjunto das peças que constituem o Plano Director) recolhidos no decorrer dos trabalhos ou fundamentados no conhecimento pessoal do território.

COMUNICAÇÕES REGIONAIS

a) Comunicações terrestres

Dados relativos a vias férreas:

Linha de Ressano Garcia — de L. M. a Ressano Garcia, com a extensão de 104 km (incluindo um ramal na Matola e via dupla até à Machava); tem ligação com os caminhos de ferro da África do Sul (South African Railways), com volumoso tráfego de relação com os centros mineiros, agrícolas, comerciais e industriais do Transvaal.

Linha de Goba — De L. M. à fronteira com a Suazilândia, por Goba (incluindo ramais do Umbelúzi e Estevel), na extensão de 71 km, liga com o serviço da Swaziland Railway e serve, além do mais, de drenagem ao minério de ferro das minas de Ngwenya-Kadake.

Linha do Limpopo — de L. M. a Malvérnia, pela Manhiça, com a extensão de 549 km (incluindo um ramal em Xinavane), liga na fronteira com a rede ferroviária das Rhodesia Railways, serve, no território da Província, uma área agrícola em desenvolvimento, e é via de drenagem comercial da Rodésia e sua ligação às vias marítimas (juntamente com a saída pela Beira).

Linha de Xinavane — troço de serviço interno da Província, com 93 km de extensão, de ligação entre Moamba, na linha de Ressano Garcia, e Ungubana, na linha do Limpopo, tem especial interesse para a região açucareira de Xinavane, e produtos lácteos de Gaza.

Está já projectado um Ramal Umpala-Salamanga, com 60 km de extensão (ver referência à peça 25).

As linhas de Goba, Ressano Garcia e Limpopo têm tráfego intenso e grandes perspectivas de desenvolvimento no domínio das mercadorias.

Como índice do interesse que o porto de Lourenço Marques apresenta para importantes centros urbanos do interior africano, além fronteiras, a que está ligado por caminho de ferro, apresentamos indicações das distâncias desses centros aos principais portos que os podem servir:

Johannesburg - Lourenço Marques	590 km
» - Durban	782
» - East London	1 072
» - Port Elisabeth	1 147
» - Cidade do Cabo	1 541
Pretória - Lourenço Marques	562
» - Durban	824
» - East London	1 117
» - Port Elisabeth	1 192
» - Cidade do Cabo	1 603
Bulawayo - Lourenço Marques	1 100
» - Beira	1 083
» - Cidade do Cabo	2 191
Gwelo - Lourenço Marques	967
» - Beira	904
» - Cidade do Cabo	2 370
Salisbury - Lourenço Marques	1 268
» - Beira	602
Kadake - Lourenço Marques	290

Tem havido grande incremento entre Lourenço Marques e a Suazilândia, por Goba, em caminho de ferro, que constitui via do maior interesse actual ou futuro para os produtos mineiros, petrolíferos, açúcar, polpa de madeira (das plantações florestais de Usutu), gado (é grande a riqueza da Suazilândia neste domínio), etc.

Nos terrenos arenosos a sul do Save, a presença da diatomite em condições de poder ser explorada representa um tráfego potencial para o caminho de ferro, juntamente com toda a riqueza mineira da região.

25 — DIRECTIVAS REGIONAIS PARA O PLANEAMENTO DA CIDADE

Referindo-nos, em primeiro lugar, às relações entre a cidade de Lourenço Marques, objecto do nosso estudo, os territórios envolventes e o exterior, traduzimos num esboço de ordenamento regional o esquema fundamental de comunicações terrestres sugerido na peça 10.

A ligação de Lourenço Marques a Joanesburgo, considerada prioritária no actual Plano de Fomento, encontra-se aqui concebida segundo um traçado que procura, junto da cidade, as áreas a Norte da vida férrea da Moamba ainda não servidas por comunicações rodoviárias. A intenção de acesso ao futuro aeroporto, a que seguidamente nos referiremos, assim como a de poder agrupar numa única penetração as ligações da cidade para Norte (Beira) e Noroeste (Joanesburgo) — numa preocupação de facilitar a execução por fases do conjunto do esquema viário, em condições de máxima economia — constituiram factores determinantes deste traçado. Ele obedece igualmente, neste troço inicial, a condicionamentos de carácter local e a propostas de saneamento natural da área central do núcleo urbano, conforme em capítulos próprios se expõe (ver, designadamente, as referências às peças 64 a 72).

b) Vias fluviais e marítimas

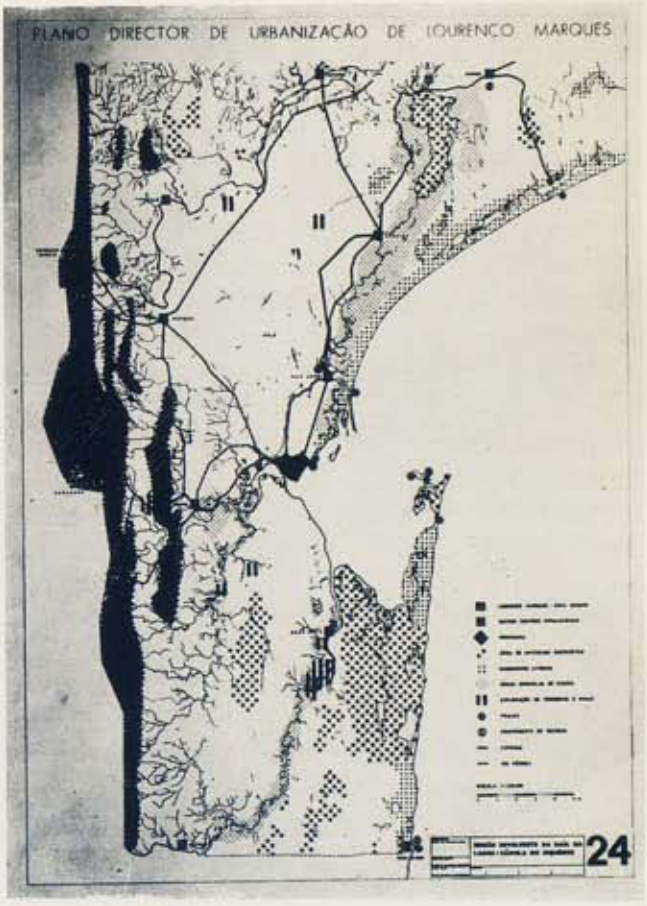
Lourenço Marques é um dos grandes portos africanos, pelas suas condições naturais, volume de tráfego, e equipamentos especializados, servido por vias férreas que drenam ricas e progressivas áreas interiores do continente («Zona de Competência», e outras áreas da África do Sul, Suazilândia Rodésia e Zâmbia). Faremos adiante algumas referências às suas características e tráfego.

Dos rios confluentes na Baía, o Umbelúzi é navegável numa extensão de 32 km, o Matola em 24 km, o Tembo em 80 km, o Maputo em 64 km e o Incomáti até uma distância de 96 km da sua foz.

c) Via aérea

O Aeroporto Internacional Gago Coutinho, de L. M., assegura as ligações aéreas regulares com o resto da Província e com o exterior, designadamente com as demais parcelas do território Nacional, através da Beira, e com a África do Sul, esta servida por uma rede interna de cerca de 350 aeródromos.

Os aeródromos da rede interna mais directamente ligados ao de L. M. são os de Inhambane, Vilanculos e João Belo. No distrito de L. M. há campos de aterragem na Inhaca, Manhiça e Santaca.



A penetração na África do Sul num ponto da fronteira a Sul de Ressano Garcia é um dos dados resultantes dos estudos levados a efeito pela J. A. E., em coordenação com os traçados da artéria no país vizinho.

Na direcção de comunicações entre Lourenço Marques e Suazilândia optamos pelo reforço da ligação por Goba. Cremos que uma certa preferência que recentemente se desenha pela penetração da Namaacha, é sobretudo fruto de condicionalismos presentes e pode orientar planeamentos a curto ou médio prazo, mas não corresponderá definitivamente a uma primazia desse eixo de penetração.

Só um estudo da estrutura regional e potencialidades de desenvolvimento do território da Suazilândia permitirá fundamentar com mais segurança a hierarquia dos traçados a propor nesta direcção. Mas a análise dos dados disponíveis e o ordenamento do território no interior da Província orientam-nos para o traçado de um grande eixo por Goba, para Sudoeste de Lourenço Marques, sem prejuízo de comunicações directas da cidade com a Namaacha e para além dela, também valorizadas no esquema proposto por uma via rápida transversal poente-nascente, até à linha de costa.

O estudo de tráfego (peças 50 a 56) dá orientações neste domínio.

A futura auto-estrada em direcção ao Norte (Beira) está prevista com um traçado independente da estrada actual, mas em termos de poder realizar-se por troços e ligar-se a essa estrada actual enquanto ela puder dar satisfação ao tráfego que a procura.

Para Sul, o grande eixo de circulação desenvolve-se servindo toda a faixa costeira, cruzando o Maputo em Salamanga e aproximando-se de Ponta do Ouro.

Em conjunto, estas duas ligações, de Lourenço Marques para Norte e para Sul, constituem o grande eixo tangencial à costa e à cidade em que poderá apoiar-se toda a circulação regional, e unem-se mediante a travessia do estuário do Espírito Santo em local favorável topogràficamente, ainda relativamente liberto de construções, e não distante do núcleo central do aglomerado.

Prevê-se que essa travessia em ponte seja realizada quando se justificar do ponto de vista sócio-económico, e em condições de não comprometer o desenvolvimento portuário, garantindo passagem sob ela aos diferentes tipos de navegação. Simultâneamente, estará suficientemente próxima da área de mais movimento da cidade para poder desempenhar também funções de apoio ao tráfego automóvel urbano, como oportunamente se referirá.

Quanto aos traçados viários que completam o esquema na área envolvente da cidade, referir-nos-emos a eles mais circunstanciadamente ao expor as linhas gerais do esquema suburbano, já que é a esse nível que as suas funções melhor se explicam.

Todo o desenvolvimento regional e as necessidades dos polos urbanos secundários (que nos limitamos a seleccionar e pôr em evidência) poderão exigir naturalmente outras vias, sem incidência directa na rede de Lourenço Marques, ou outra hierarquia nas artérias não expressamente referidas aqui. Trata-se, no entanto, de matéria a ponderar em estudos futuros, de outro âmbito, que não cabem nos objectivos do Plano Director da Cidade de que nos ocupamos.

A localização do novo aeroporto, determinada pela apreciação dos dados de conhecimento do território de que se dispõe (relevo, hidrografia, vegetação, indicações cartográficas e de fotografia aérea, etc.) não se afasta, aliás, de sugestões já expressas em estudos anteriores.

Quanto aos caminhos de ferro, cingimo-nos aos traçados que interessam directamente ao nosso estudo, ou seja, os que podem afectar a estrutura do aglomerado de Lourenço Marques.

Divisão Administrativa

Distrito de Lourenço Marques (área de 16 118 km²)
Sede: Lourenço Marques, capital da Província.

CONCELHOS	POSTOS	SEDE
LOURENÇO MARQUES	Sede	Lourenço Marques
	Benfica	Benfica
	Munhuana	Munhuana
MANHIÇA	Sede	Manhiça
	Calanga	Chiau
	Xinavane	Xinavane
MAPUTO	Sede	Bela Vista
	Catembe	Catembe
	Catuane	Catuane
	Inhaca	Inhaca
	Manhoca	Zitundo
MARRACUENE	Sede	Vila Luísa
MATOLA	Sede	Vila Salazar
	Boane	Boane
	Machava	Machava
NAMAACHA	Sede	Namaacha
	Changalane	Changalane
SABIÉ	Sede	Moamba
	Machatuine	Sabié
	Ressano Garcia	Ressano Garcia

Lourenço Marques, pelo Decreto n.º 48 575, de 12 de Setembro de 1968, passou a reger-se pelo estatuto das «grandes cidades».

O Concelho de Lourenço Marques é formado por uma área urbana (coincidente com a área do Foral) e outra rural. A área urbana conta 2 bairros e 3 freguesias.

O 1.º Bairro, que corresponde, pràticamente, à área dita «urbanizada» (dominada pelas construções de carácter mais permanente), compõe-se de duas freguesias: a freguesia de Nossa Senhora da Conceição e a freguesia do Alto Maé. O 2.º Bairro caracteriza-se pela predominância de habitação de tipo tradicional ou provisória, e corresponde a uma única freguesia: a Munhuana.

Não vemos vantagem em estabelecer novos percursos dentro da área urbana e ao nível do solo, embora prevendo a valorização e oportuna duplicação de vias nos traçados existentes.

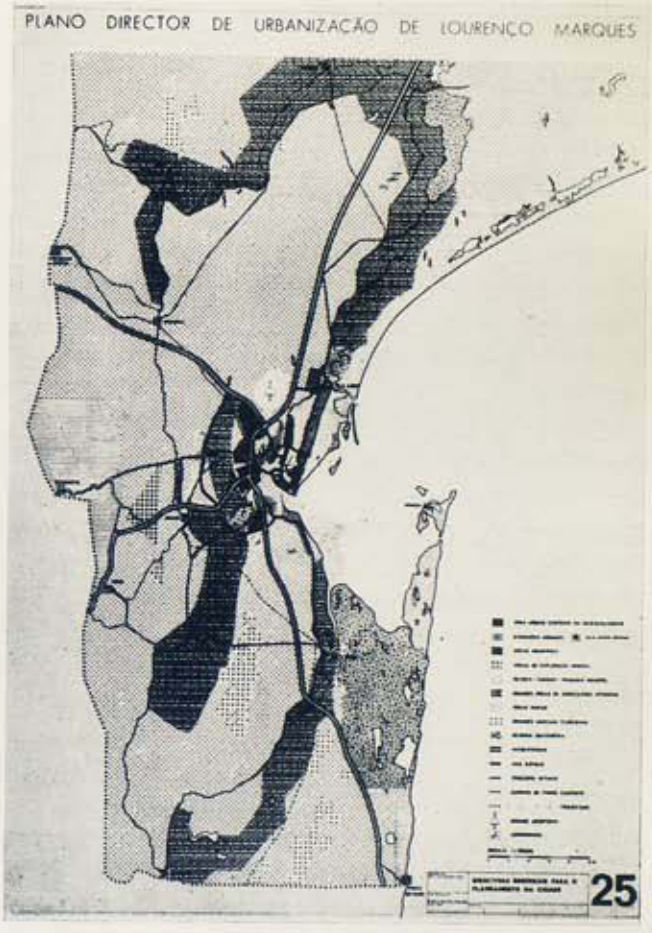
No quadro regional, o conhecimento do projecto do novo ramal para Salamanga vem em apoio da hipótese de que se pensará um dia numa ligação para o Sul, e por isso se sugere a continuidade do percurso para além da fronteira, marginando as áreas baixas de cultura intensiva.

As expansões urbanas sugeridas dão uma ideia dos sectores territoriais onde o crescimento urbano, naturalmente ou por efeito de uma acção planificada, poderá concretizar-se, e orientam todo o esquema de circulação e estrutura do aglomerado, desenvolvido em escala maior na peça 31.

A exposição das encostas voltadas à Baía e as indicações que as características do território e povoamento actual nos dão, conforme o inquérito realizado, orientaram a detecção e selecção de tais manchas. As áreas industriais, seleccionadas com base nesse mesmo inquérito, tiveram em conta, além do mais, as infra-estruturas portuárias e de transportes existentes.

Divisão religiosa: a Arquidiocese de Lourenço Marques abrange os distritos de Lourenço Marques e de Gaza, e está dividida em 4 Arciprestados (Lourenço Marques, Magude, João Belo e Chibuto). Com uma superfície de 99 000 km², tinha uma população, em 1960, recenseada de 1 100 000 habitantes. Em 1964, o número de católicos estava avaliado em cerca de 315 000, além de 35 000 catecúmenos. Lourenço Marques é sede da Diocese dos Libombos, que abrange os cristãos anglicanos de Moçambique avaliados em cerca de 40 000, integrada na Província Eclesiástica Anglicana do Sul da África.

— Lourenço Marques é sede da 3.ª Região Aérea (decreto-lei n.º 40 494) que compreende as províncias de Moçambique, Índia Portuguesa, Macau e Timor.
— Tem sede em Lourenço Marques o Tribunal Administrativo da Província.
— A circunscrição Aduaneira de Lourenço Marques, dependente da Direcção Provincial dos Serviços das Alfândegas que alí tem a sua sede, engloba a Alfândega de Lourenço Marques e as delegações aduaneiras do quilómetro 1,5, Caminhos de Ferro, Piquete, Matola, Ressano Garcia, Inhambane, Malvérnia, Mavalene, Goba-Fronteira, Pafúria e Namaacha.
— A Capitania de Lourenço Marques exerce jurisdição em toda a costa, portos e rios dos distritos de Lourenço Marques e de Gaza.
— A organização hospitalar da Província estabelece 3 zonas, com um hospital central em cada uma delas. Em Lourenço Marques, o Hospital Central Miguel Bombarda serve a zona Sul.



As áreas de exploração mineira correspondem àquelas que o inquérito revelou já em exploração actual (além da zona de cimentos da Salamanga), mas sabe-se que outras áreas deste tipo existem (incluídas nas «zonas rurais») em condições de constituirem futuros locais de extracção, com as consequentes necessidades de mão-de-obra e de meios de transporte. Cremos, no entanto, poder afirmar que no esquema geral proposto não se exigirão, por força desses factores, adaptações que afectem a estrutura urbana de Lourenço Marques que procuramos definir.

As «grandes áreas de agricultura intensiva» foram seleccionadas com base, sobretudo, na apreciação de dados de observação colhidos em cartas não especializadas neste domínio, e pretendem essencialmente sugerir a localização e vastidão das manchas regionais de actividades primárias não extractivas. Como é óbvio, uma caracterização mais correta destas áreas deverá ser tentada em estudos de desenvolvimento. Os projectos de aproveitamento dos vales do Maputo, Incomáti, Umbelúzi e outros em curso permitem desde já, por exemplo, uma delimitação mais ajustada das áreas beneficiáveis pela irrigação, o que, neste estudo, não constituiu objectivo nosso.

Este esboço de planeamento regional assinala algumas das grandes áreas de reserva biocenótica que representam já, ou poderão tornar-se, elementos primordiais do equipamento de recreio complementar da Cidade, para além dos valores científicos e de outra natureza que lhes sejam inerentes.

São amplas as zonas de recreio e de turismo junto à costa de que a Cidade e a região poderão dispor, e importa assegurar o seu adequado tratamento e a necessária preservação dos valores naturais.

Entre todas estas áreas consideramos merecedora de especial destaque a Ilha da Inhaca e zonas marítimas que a rodeiam. Pela sua privilegiada posição em relação à Baía e à cidade, e pelos seus excepcionais valores naturais, importará estabelecer uma segura protecção legal e uma deliberada política de valorização, respeitando integralmente as características que distinguem a Inhaca como zona privilegiada de repouso e de interesse científico. Importará designadamente, evitar os malefícios que poderiam advir da sua indescriminada ocupação, e de utilizações que degradem o seu ambiente natural.

A Inhaca poderá ser um dos grandes factores de real promoção de Lourenço Marques, se houver a inteligência e a coragem de afastar dela as múltiplas explorações puramente lucrativas de que ainda está liberta mas que tenderão a procurá-la, quando podem — com facilidade — ser implantadas noutros locais onde se desenvolvam com igual prosperidade e não provoquem inconvenientes.

Todo o conjunto de praias até ao Bilene e mais para norte constitui, já hoje, apoio natural de fins de semana para as camadas populacionais que aí podem deslocar-se, e deve prever-se que a sua utilização tenderá a generalizar-se e a transformá-las em zonas de turismo amplamente concorridas. Para sul, uma futura beneficiação dos acessos permitirá o usufruto de áreas de valor semelhante. Essencial é que todos estes aproveitamentos sejam orientados dentro duma sã política de promoção com respeito dos valores naturais paisagísticos permanentes.

O fácil acesso à orla costeira de toda a região constitui uma das directivas do esquema de ordenamento proposto com vista ao Plano Director da Urbanização da Capital.

No interior, a Namaacha e toda a área montanhosa oferece as condições climáticas e panorâmicas, complementares das zonas de praias, que a população requer nas épocas apropriadas.

As «directivas regionais» expressas resumidamente nesta peça 25 constituem assim factores determinantes do esquema de ordenamento urbano de Lourenço Marques.

Em 27 e 31 aludiremos à sugestão, representada nesta carta, de abertura da foz do Incomáti directamente sobre o Oceano, sem penetração na Baía pela Macaneta.

Clima. Dados gerais sobre a Província

Ário de Azevedo (citado in «Mozambique» — Oliveira Boléo — 1967, págs. 25 a 29), distingue 6 zonas climáticas na Província. A 1.ª zona, de condições climáticas agradáveis durante quase todo o ano (com não mais de um mês muito quente) abrange, na região de Lourenço Marques, a área da Namaacha, na cordilheira dos Libombos. A 3.ª zona, com 5 ou 6 meses quentes (estação quente de Novembro a Abril, ou de Outubro a Março) engloba a área costeira a Sul do Save. A 4.ª zona, com 7 a 9 meses quentes (normalmente de Outubro a Abril), engloba toda a área a Sul do Save, com excepção das áreas atrás citadas. As 2.ª, 5.ª e 6.ª zonas consideradas por Ário de Azevedo não abrangem territórios directamente ligados a Lourenço Marques.

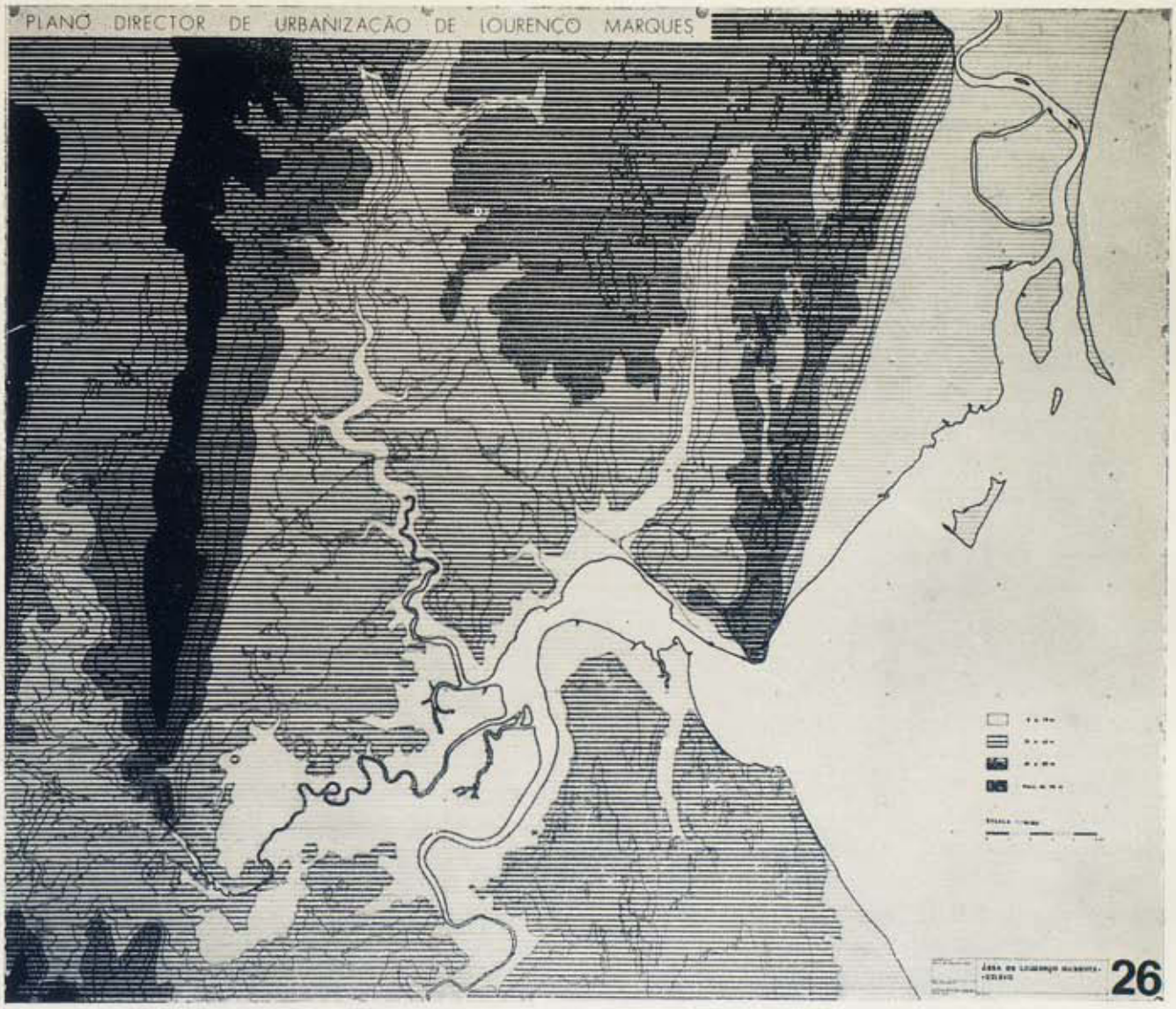
O Inquérito à «Região a Sul do Save» (C.P.R.S. — Ministério do Ultramar) sintetiza os dados climáticos com a indicação de que «... a precipitação na região é irregular e escassa, apresentando uma estreita faixa costeira com valores compreendidos entre 800 e 1000 mm e uma extensa zona interior com 400 mm, valor este que vai diminuindo até à fronteira noroeste. A temperatura média anual varia entre 20° a sudoeste e 24° a noroeste, o que leva a altos índices a aridez que se acentuam do Litoral para o interior».

Vale a pena ainda referir elementos fornecidos pelo Serviço Meteorológico de Moçambique publicados no «Anuário da Província de Moçambique».

«As condições meteorológicas gerais são as relativas à zona de anticiclones subtropicais do hemisfério sul; e há duas épocas do ano, correspondentes à Primavera e Outono das regiões temperadas, de transição entre a estação seca e a das chuvas.

O estado de tempo é principalmente condicionado pelo anticiclone do Oceano Índico ... e por depressões costeiras vindas do Sul, seguidas por células destacadas de anticiclone do Atlântico Sul, a que correspondem massas de ar frio. À passagem destas depressões, que raramente ultrapassam o paralelo 24° S, verifica-se um salto de vento de norte para sul, com descida de temperatura, trovoadas e aguaceiros na estação quente e por vezes chuva na estação seca. Na época de transição da estação seca para a chuvosa estas depressões adquirem ocasionalmente características de ciclone tropical».

Os estudos climáticos elaborados no âmbito do Plano Director (peças 12, 13, 19, 20, 34, 42 e 43) analisam os dados disponíveis, pormenorizando orientações para o planeamento da região e da cidade.



VOLUME III

26 — ÁREA DE LOURENÇO MARQUES — RELEVO

Na série de cartas que esta peça inicia desce-se a uma análise do território na imediata proximidade de Lourenço Marques, na escala 1/50 000, correspondendo pràticamente à sua área urbana e suburbana, onde normalmente se processarão as deslocações diárias da maioria dos respectivos habitantes.

Numa primeira leitura do relevo, logo se distinguem a conformação do território onde a cidade nasceu e se desenvolve (prolongando-se para norte, com uma encosta cheia de potencialidades naturais de natureza climática), os grandes vales e terras baixas a preservar de ocupações urbanas, as amplas extensões de planalto favoráveis a utilizações de muitos tipos convenientemente planeadas (onde, numa área a norte, se prevê o novo aeroporto de grande tráfego). Os enrugamentos montanhosos do interior dispõem de encostas voltadas a nascente muito favoráveis a implantações humanas, mas constituem, simultâneamente, um elemento natural de limitação das expansões da cidade pròpriamente dita e condicionam em grande parte certos traçados viários.

Deve assinalar-se a presença de extensas depressões, sem drenagem natural, a norte da actual cidade, das quais se afastou toda a ideia de utilização para construção urbana, até por não parecer realizável, do ponto de vista económico, uma operação de saneamento por movimentação de terras como a que se sugere para a área das lagoas, hoje ocupada em grande parte por «caniço» (ver referências às peças 64 a 72).

27 — ÁREA DE LOURENÇO MARQUES — HIDROGRAFIA DA BAÍA

O porto de Lourenço Marques, situado numa baía de muito boas condições naturais, tem registado acentuado incremento de carga, especialmente a partir de 1963.

Todo o desenvolvimento portuário e aproveitamento da área marítima da Baía de Lourenço Marques (Baía da Lagoa) deverão ser orientados pelos estudos, apoiados em modelo reduzido, que estão em curso no Laboratório Nacional de Engenharia Civil de Lisboa. As propostas que possam fazer-se neste domínio têm de considerar-se sempre condicionadas pelas indicações que daí resultem.

A sugestão de ligação da Xefina Grande ao litoral de praias — que tem sido proposta mas que este Plano Director não adopta por motivos que ultrapassam o problema hidráulico — poderá apresentar, entre outros inconvenientes, problemas de assoreamento ainda não esclarecidos.

Na mesma ordem de ideias, o Plano Director, nos seus esquemas regionais, alvitra a hipótese de uma ligação directa do Incomáti ao Oceano no istmo mais estreito da língua da Macaneta, frente à Ilha de Bengalene. Uma obra deste tipo, sugerida visualmente pela carta topográfica e profundidades da Baía, terá de ser convenientemente controlada em ensaios laboratoriais.

A criação de instalações portuárias junto a Vila Luísa seria uma das primeiras potencialidades a estudar.

Deve, ao mesmo tempo, ponderar-se que esta sugestão contribuiria talvez de forma eficaz para uma diminuição da poluição e assoreamento da Baía pelos detritos das áreas interiores do Incomáti, lançados assim directamente no Oceano. Este objectivo não seria conseguido pelo dique da Xefina Grande que tem sido proposto.

Importará igualmente ponderar os possíveis benefícios climáticos resultantes para a cidade de um tal empreendimento, pelo desvio de determinadas correntes e massas de água da superfície oceânica fronteira à cidade, e consequências que daí possam advir.

É, em resumo, uma sugestão cuja apreciação ultrapassa o âmbito do nosso estudo, e se aponta simplesmente à ponderação de quem puder vir a encarar mais aprofundadamente estes problemas.

28 — ÁREA DE LOURENÇO MARQUES — OCUPAÇÃO HUMANA

Na carta que resume a ocupação humana actual (habitação e áreas cultivadas), indicando também os terrenos inundados ou inundáveis, são visíveis as grandes linhas orientadoras do povoamento nas áreas suburbanas da cidade.

O desenvolvimento linear, para norte do aglomerado, ao longo da linha de alturas e acompanhado da vida férrea, é um dos traços dominantes, que de alguma forma se repete nas demais encostas de exposição semelhante.

Num raio de 15 km em torno do centro actual de Lourenço Marques pode considerar-se aglutinada a área do mais denso povoamento, constituindo pràticamente a área da «cidade» a planear, onde o desenvolvimento urbano tenderá a acentuar-se.

A Matola deve, naturalmente, tomar-se como parte integrante da própria cidade, e Vila Luísa aparece como um centro secundário próximo.

A distribuição espontânea das implantações humanas no solo, que esta carta descreve, representou para nós um factor indicativo das potencialidades e vocação do solo. Sempre que outros elementos não contrariavam essa orientação, interpretamos as concentrações de habitação tradicional em determinadas áreas como indício favorável à previsão de expansões ou densificação urbana nessas áreas.

29 — ÁREA DE LOURENÇO MARQUES — DEMOGRAFIA

Aludiremos aos aspectos demográficos quando nos referirmos, adiante, à peça 47 do Plano Director (relatório do estudo populacional).

30 — ÁREA DE LOURENÇO MARQUES — SÚMULA DO INQUÉRITO

O inquérito que abrangeu as áreas suburbanas, na escala 1/50 000, e que antecedeu a análise, pròpriamente dita, da estrutura interna do aglomerado, procurou detectar os elementos de interesse urbanístico no território envolvente da Cidade, para além da área coberta pelas cartas na escala 1/10 000 em que o Plano Director se apoiou.

Nem todo o concelho de Lourenço Marques é coberto por esse levantamento (original na es-

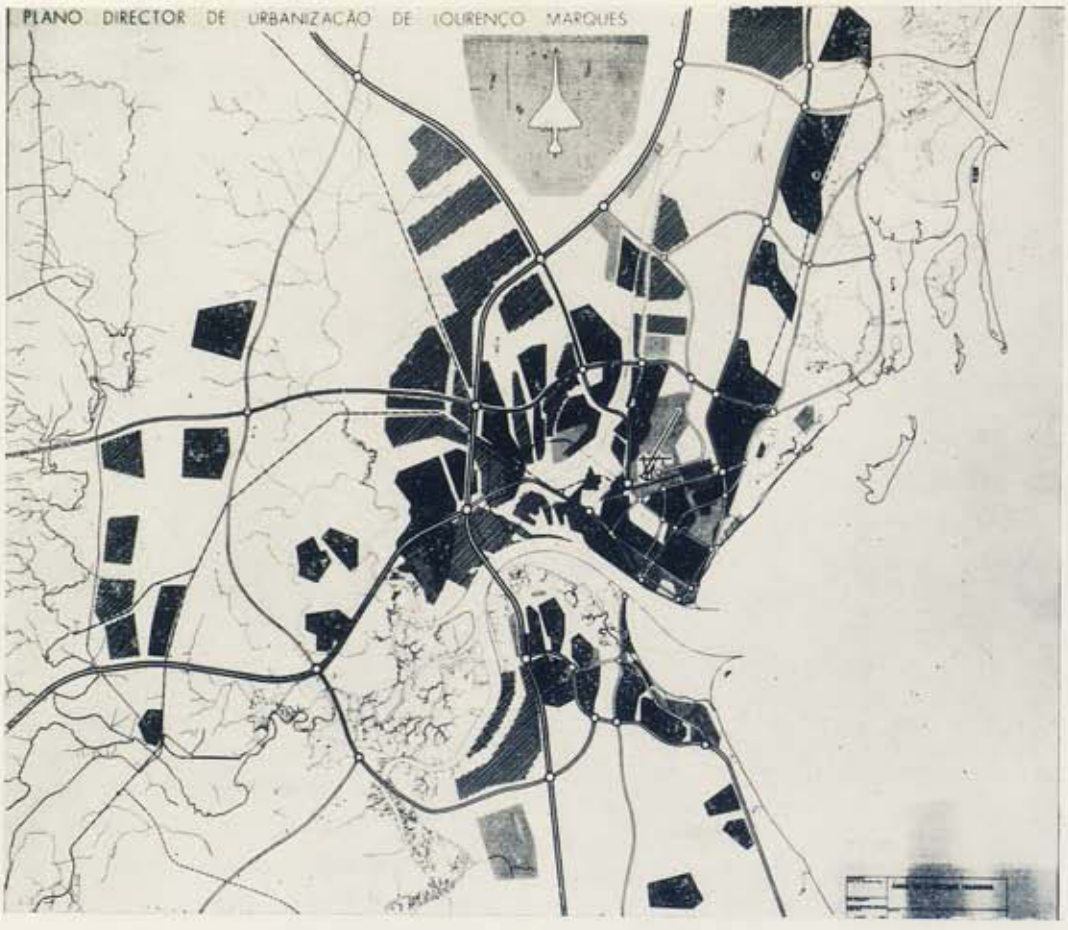
cala 1/5000, reduzido para 1/10 000), mas foi possível abranger toda a área do Foral, graças ao esforço dos Serviços Geográficos e Cadastrais e da Repartição competente da Câmara Municipal, que completaram para o efeito algumas das folhas do levantamento no extremo norte do território em estudo.

No território suburbano, exterior à área da Cidade coberta pelo levantamento 1/10 000 (que é analisada mais detalhadamente no desenvolvimento do estudo), a localização de missões religiosas, serviços oficiais, casas comerciais, apeadeiros de caminhos de ferro e outros pontos de atracção já existentes foi ponderada como elemento favorável sempre que se reconheceu conveniência em propor o estabelecimento de qualquer área urbana, que verá facilitada a sua concretização pela existência daqueles factores de estruturação inicial.

31 — ÁREA DE LOURENÇO MARQUES — PLANEAMENTO DA ESTRUTURA SUBURBANA

Com base nos dados de inquérito disponíveis, e tendo presentes as intenções já afirmadas no esquema regional (referido em 25), concebeu-se o planeamento da estrutura da cidade e área suburbana esboçado nesta peça 31.

Trata-se de uma sugestão que, no que diz respeito às áreas de expansão urbanas ou industriais, não pretende esgotar as possibilidades que o território oferece. Juntamente com a definição de directivas de carácter permanente, este estudo oferece uma das imagens possíveis do grande aglomerado futuro, orientando a estruturação das áreas que mais directamente interessam à elaboração do Plano Director da Cidade na escala 1/10 000.



PLANEAMENTO DA ESTRUTURA SUBURBANA

Assim, as manchas industriais e habitacionais que se representam no sector poente da planta, apoiadas pela actual E. N. 4 e pela nova via sub-regional, desenvolvendo-se para norte de Boane, constituem uma escolha entre outras manchas possíveis, indicadas de forma genérica na peça 25. Pretende-se, essencialmente, afirmar a vocação residencial e industrial, respectivamente, das encostas nascente e poente da linha de relevo que caracteriza esta área da região.

A preservação de todo o vale do rio Matola como área verde rural e de drenagem, hídrica e atmosférica, é um dos objectivos a atingir, considerando-se de primacial importância assegurar que esta faixa fique livre de construções, em paralelismo com o desenvolvimento do futuro grande complexo urbano de Lourenço Marques. Esta intenção é apenas contrariada, em projecto, pelas três manchas de expansão urbana representadas a nordeste de Boane, entre este aglomerado e a Matola. A localização de certos elementos de atracção populacional existentes nesta área, as manchas de habitação tradicional detectadas na peça 28, e a proximidade da área portuária aconselham a que se aceitem ali desenvolvimentos urbanos devidamente controlados e delimitados, que não contrariem a manutenção da grande área rural que deve acompanhar o Matola e que dêem, ao mesmo tempo, o apoio residencial de que esta área, e também a Cidade, carecem.

As manchas industriais que prolongam para noroeste a área da Machava (entre o caminho de ferro e a auto-estrada da Moamba), assim como as expansões urbanas para norte das Mahotas (apoiadas no caminho de ferro para Vila Luísa e ladeadas pelos dois eixos rodoviários que nascem das Avenidas António Enes e Manuel de Arriaga), estão também representadas, nesta peça, de forma descontínua, como intenção geral a defender. As indicações cartográficas e de inquérito em que nos pudemos apoiar aconselharam o esquema tal como é apresentado, mas pretende-se exprimir desta forma, sobretudo, a vocação daquelas áreas para os fins apontados, sem nos vincularmos expressamente a limites rigorosos que só um estudo pormenorizado permitiria estabelecer.

Pode aperceber-se no esquema proposto uma alternância de grandes faixas de áreas rurais (áreas «livres») e de faixas construídas. Observada a carta de nascente para poente, vemos pri-

meiro toda a área costeira de praias e de zonas baixas a norte da Cidade; depois, uma faixa de desenvolvimentos urbanos servida pelo caminho de ferro e grandes vias entre Lourenço Marques e Vila Luísa, separada dos desenvolvimentos industriais ao longo da actual E. N. 1; de novo a área livre, seguida de áreas industriais da penetração da Moamba; e, por fim, o vale do Matola.

O esquema viário, destinado a servir toda esta área regional foi concebido de forma «aberta», com grandes vias tangenciais ou transversais à área urbana, em condições de contrariar a confluência de concorrentes de tráfego nas artérias dirigidas para o centro urbano.

As funções das diferentes artérias projectadas transparecem do seu próprio traçado e da hierarquia que lhes é atribuída.

Há uma intenção bem vincada de assegurar os contactos para norte, por Vila Luísa, através de artérias de circulação rápida, independentes da futura auto-estrada Norte-Sul, cujo traçado, tal como é proposto, só se justificará quando for possível a travessia do estuário pela Ponte do Língamo.

Nesse mesmo sentido de comunicações para norte, e partindo da actual Praça do Aeroporto Gago Coutinho, está prevista uma artéria de ligação entre este aeroporto (o actual) e o futuro, a que fizemos já referência no esquema regional da peça 25.

A grande transversal este-oeste que conduzirá à Namaacha, além de justificada pela natureza dos tráfegos que normalmente a procurarão, tanto como via interna de distribuição como nas comunicações interurbanas, unir-se-á, através das artérias da Machava, ao percurso que, em estudos anteriores, estava indicado para a penetração da Moamba. Procuramos assim, na medida do possível, respeitar eventuais compromissos de traçados até à data assumidos, e conferir ao Plano a desejável maleabilidade e facilidade de execução por fases. Enquanto o esquema não estiver integralmente realizado, é possível atribuir a certos troços de via funções de que poderão ser dispensados mais tarde, quando o tráfego se intensificar e a rede for completada.

Na auto-estrada de ligação à Suazilândia propõe-se o conveniente desvio em Boane, contornada pelo norte por forma a encurtar o percurso e a permitir ao aglomerado um desenvolvimento não perturbado pela circulação de passagem.

Boane e Vila Luísa aparecem-nos como os principais pólos periféricos a desenvolver, além das possíveis expansões urbanas de poente, apoiadas na artéria para a Namaacha e na projectada via regional norte-sul implantada entre a actual E. N. 4 e a futura auto-estrada.

No aproveitamento portuário, fundamentado nos estudos especiais já elaborados e com orientações aprovadas, sugerem-se alterações de pormenor no desenho dos cais, orientando-os de acordo com as grandes linhas da fisiografia local envolvente. Defende-se também o princípio — que nos parece essencial — de se evitar a simultânea ocupação portuária, com carácter industrial, das margens opostas do mesmo troço de estuário. Assim, a margem sul em face da zona portuária actual — ainda hoje pràticamente liberta de qualquer edificação e com dificuldades para ser servida por bons acessos ferroviários ou rodoviários — é destinada a utilizações de outro tipo, que não excluem aproveitamentos como docas de recreio, etc.

A continuidade de áreas livres dos vales do Infulene e do Xandane está, na media do possível, defendida, embora aceitando os compromissos portuários da margem norte já assumidos e os que virão a impor-se por exigências de carácter económico e de eficiência local das instalações do porto. Nesta margem norte procurar-se-á assegurar uma satisfatória passagem de escoamento do Infulene, evitando-se que na zona portuária da foz desta linha de água se elevem edificações de volumes contínuos ou de grande altura que contrariem a indispensável drenagem atmosférica do vale.

Em lugar elevado e que fisiogràficamente se apresenta favorável, foi previsto um grande cemitério suburbano (à margem da futura auto-estrada), a norte da cidade. A sul do estuário, outras áreas, de menor dimensão, estão também expressamente previstas para o mesmo fim, integradas na área rural.

Além da já hoje designada «zona de praias» da cidade, devem salientar-se como áreas previstas de equipamento de recreio e turismo a Xefina Grande, a península da Macaneta, e as áreas costeiras para sul da Catembe. A nascente, não abrangida pela carta que analisamos, situa-se a Inhaca, lugar de eleição para esse efeito, como referimos oportunamente.

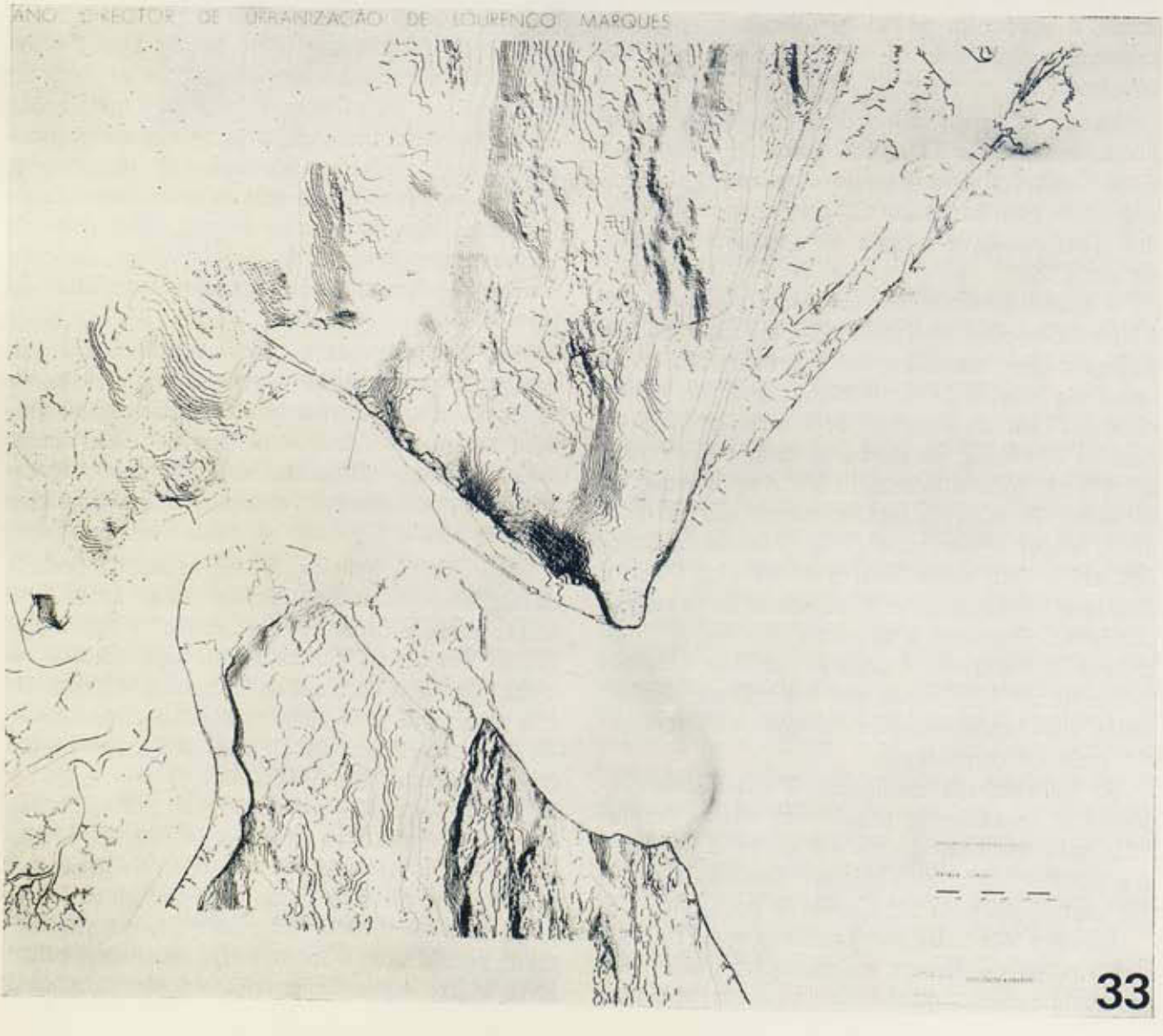
Relativamente à Xefina Grande, consideramos que seria grave erro efectivar a ligação directa dessa Ilha à costa, como tem sido alvitrado, sobretudo se, sobre o dique de ligação, se instalasse uma via directa de grande trânsito, submetendo aquela área a todos os inconvenientes dum forte afluxo de veículos automóveis. Isto, sem

prejuízo da realização de correcções e de eventuais avanços da linha de praias costeiras, que se aconselhem para um melhor aproveitamento, ampliação de área ou variedade panorâmica.

A valorização da Xefina há-de apoiar-se, sobretudo, na preservação do seu carácter de ilha, embora assegurando-lhe facilidades de acesso de acordo com a intensa utilização que tenderá a ter, integrada num centro urbano como Lourenço Marques.

O argumento, que alguns invocam, de que as praias no lado nascente da Xefina oferecem condições mais favoráveis que as da linha de costa junto à cidade (presentemente frequentadas por grandes massas populacionais, apesar da poluição), não nos parece relevante, nem justificaria a entrada na ilha de todo o caudal do transporte automóvel individual. O critério que advogamos destina-se precisamente a garantir, com uma utilização controlada, a preservação dessas condições favoráveis que uma invasão indiscriminada destruiria.

Há amplas faixas costeiras não aproveitadas ainda, e deverá ser através da diminuição dos factores de poluição e do domínio das forças de assoreamento que se assegurará a toda a população urbana a extensão de costa e mar de que necessita e que, em qualquer caso, a Xefina não poderia só por si oferecer. O estudo em curso no Laboratório Nacional de Engenharia Civil poderá dar contribuições que muito influirão na resolução destes problemas, ponderando o interesse e consequências das diversas obras de hidráulica que têm sido sugeridas, designadamente a que agora se idealizou para ligação directa do Incomáti ao Oceano, junto a Vila Luísa (ver sugestão esboçada neste desenho, e também na peça 25 que já atrás comentámos).



33

VOLUME IV

Este volume do Plano Director contém, de forma sistematizada, alguns dos dados fundamentais do inquérito local em que se apoiaram os estudos na escala 1/10 000, reunidos no âmbito dos estudos. Recolhidos e preparados com graus de precisão variáveis, em que se desceu muitas vezes, a escalas de pormenor, esses dados são apresentados como documentação dos estudos em reduções fotográficas dos documentos originais, ou em esquemas simplificados, para facilidade de reprodução gráfica e de consulta do processo.

32 — INQUÉRITO — PLANTA DE REFERÊNCIA

Numa planta de referência, com indicações toponímicas para apoio dos textos escritos e sua boa compreensão, indica-se o recticulado que dividiu a planta na escala 1/10 000 (6 folhas referenciadas de A a F) para efeitos de apresentação em processo e possibilidade prática da sua execução e reprodução.

Dão-se igualmente indicações relativas às designações aos bairros tradicionais que não têm, em grande parte, rigor ou carácter administrativo, mas correspondem às formas de expressão correntes na população da Cidade.

33 — INQUÉRITO — RELEVO

Os aspectos mais significativos da conformação do terreno na área em estudo transparecem na carta do relevo, elaborada na escala 1/10 000, e apresentada em redução para uma folha única na escala 1/25 000, com expressão de desenho adequada.

34 — INQUÉRITO — DADOS CLIMÁTICOS

O inquérito vem documentado com os gráficos correspondentes às observações meteorológicas em Lourenço Marques (temperaturas, humidade, insolação, ventos, precipitação, pressão atmosférica), dados estes interpretados e integrados no estudo climático da peça 42.

35 — INQUÉRITO — PROPRIEDADE DO SOLO — CARACTERÍSTICAS DAS CONSTRUÇÕES

As formas de ocupação actual da Cidade constituem naturalmente condicionamentos de base para as orientações propostas (propriedade do solo, volumes e valor das construções existentes, parcelamentos fundiários, zonas de construção clandestina e de habitação tradicional, etc.). Relativamente à propriedade do solo (excluindo a área municipal livre, junto à costa, na área de Sommerschield e para norte), são já escassas as parcelas do território urbano pertencentes à Administração, em relação às exigências de crescimento da cidade.

Essas áreas representam, no entanto, uma base que, se for devidamente aproveitada no âmbito duma adequada política de terrenos, poderá dar apoio às iniciativas de desenvolvimento que o Plano comporta. O Plano teve em conta as disponibilidades de solo existentes e possibilita a sua valorização directa ou indirectamente.

36 — INQUÉRITO — EQUIPAMENTO

O inquérito em que se apoiou o estudo na escala 1/10 000, regista e classifica seguidamente os elementos de equipamento urbano já existentes (serviços oficiais de administração, justiça, etc.; outro equipamento de culto religioso, ensino, saúde e assistência, espectáculos; comércio; estabelecimentos hoteleiros, etc.).

37 — INQUÉRITO — RECREIO URBANO

A localização das zonas verdes urbanas (juntamente com o equipamento desportivo existente na cidade) mereceu especial atenção.

A mancha de habitação tradicional ou «subintegrada», analisada no «Estudo do Caniço» (peças 44 a 46), delimitada como área de referência sobre a carta, evidencia a quase ausência de equipamento colectivo deste tipo naquela área, onde se concentra muito grande parte da população da Cidade.

38 — INQUÉRITO — SERVIDÕES E ZONAS DE PROTECÇÃO — PLANO PORTUÁRIO

As áreas de protecção do aeroporto Gago Coutinho e estações radiotelegráficas constituem condicionamentos de relevo para a actual área urbana.

O aeroporto, em especial, por estar já pràticamente inserido no tecido urbano, impõe condicionamentos e restrições de monta às zonas habitacionais, de trabalho e de recreio da cidade; e o problema dos ruídos, entre outros, poderá assumir especial acuidade com o incremento do tráfego e movimentação de novos tipos de aviões.

O «esboço do plano geral do porto de Lourenço Marques» que foi objecto de parecer do Conselho Superior de Fomento Ultramarino representa também um dado fundamental a ponderar.

As alterações que no Plano Director se sugerem incidem apenas em aspectos formais, sem interferir nos domínios de técnica portuária, e obedecem às orientações já expressas nos comentários à peça 31.

VOLUME V

39 — INQUÉRITO — ZONAS DE OCUPAÇÃO ACTUAL

Como síntese do reconhecimento efectuado localmente pela equipa foi elaborada uma planta em que se procurou anotar a ocupação e utilização actual de cada parcela do território em estudo, nos diferentes aspectos descriminados no plano de inquérito.

O zonamento geral e todas as orientações de estruturação urbana contidos no Plano Director reflectem os condicionamentos resultantes da situação actual, que as 6 folhas desta peça resumem.

VOLUME VI

40 — ESTUDO DA EVOLUÇÃO URBANÍSTICA — SÍNTESE HISTÓRICA DA FORMAÇÃO DA CIDADE

Cidade de formação e desenvolvimento muito recentes, Lourenço Marques apresenta poucos vestígios e valores do passado que constituam condicionamentos determinantes na orientação do seu plano de urbanização.

Esse facto, se por um lado permite a quem planeia uma maior liberdade de concepção e a possibilidade de uma orientação mais directamente ligada às vocações e potencialidades naturais do solo ou ao valor puramente económico das realidades existentes, aconselha por outro lado a que sejam avaramente preservados e evidenciados todos aqueles elementos que representam um testemunho significativo das diferentes etapas da vida urbana, e como tal constituem património colectivo de inestimável valor.

Para além das indicações colhidas na análise da implantação inicial do povoado e dos sentidos do seu crescimento progressivo no território em estudo, o inquérito permitiu detectar certos valores urbanos que o Plano procurou considerar e valorizar.

FUNDAÇÃO, HISTÓRIA E CARACTERIZAÇÃO URBANÍSTICA DO AGLOMERADO ACTUAL

Etapas da evolução urbana

— Registo cartográfico do local, cerca de 1502, numa das viagens de navegação portuguesas posteriores à descoberta do caminho marítimo Lisboa-Índia (1498).
— Reconhecimento em 1544 pelo navegador Lourenço Marques, de quem lhe vem o nome.
— 1612 — A Missão de Moçambique é desmembrada da Arquidiocese de Goa, como Vigararia e Administração eclesiástica, com sede na Vila de Sena e englobando entre outros, os actuais territórios da Arquidiocese de Lourenço Marques.
— Frequência do local, periódica ou irregular, como ponto de apoio à navegação e como feitoria-fortaleza até 1782.
— 1782 — Fixação de governo local, a que se seguiu a implantação da fortaleza de Nossa Senhora da Conceição, à sombra da qual nasceu a povoação, na lingueta de areia da praia da Maxaquene, isolada dos terrenos altos por um pântano.
— 1783 — A administração eclesiástica da Província passou a prelazia com sede, inicialmente, na ilha de Moçambique, e mais tarde em Lourenço Marques.
— 1841 — Povoado de 19 casas térreas, cobertas de palha e 127 palhotas.
— 1876 — Elevação à categoria de vila e criação do Município. Plano de saneamento do pântano, e sugestão de renovação do aglomerado no «Alto de Buenos Aires» ou «Bairro Alto» (plano hexagonal do Eng. Richardt Hall).
— 1877 — Desembarque da expedição de engenheiros do Major Joaquim José Machado. Início das obras do aterro do pântano.
— 1881 — Há documentos que assinalam a existência de algum equipamento colectivo (capela, cemitério, fonte pública).
— 1887 — Elevação à categoria de cidade.
Plano de Urbanização dos Engs. Joaquim José Machado e António José de Araújo.
— 1892 — Aprovação do «Plano Araújo».
— 1895 — Chegada do primeiro comboio pela linha férrea construída para ligação ao Transvaal.
— 1898 — Capital da Província.
— 1899 — Delimitação de fronteiras entre Portugal e a África do Sul, início da construção de estradas para o Transvaal e Suazilândia, e estabelecimento de comunicações marítimas (porto) com a Europa.
— 1903 — Cais provisório acostável (Cais Gorjão).
— 1904 — Inauguração dos transportes colectivos urbanos, por carros eléctricos.
— 1905 — Cais portuário com 500 m e alguns armazéns.
— 1910 — Inauguração do edifício da Estação de Caminho de Ferro.
— 1912 — Recenseamento: 2134 «casas» (756 de alvenaria e 1378 de madeira e zinco).
— 1922 — Conclusão do Hotel Polana.
— 1930 — Fundação em Lourenço Marques da Sociedade de Estudos de Moçambique.
— 1936 — Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos, por autocarros.
— 1937 — Início de Serviços regulares de transportes aéreos na Província.
— 1940 — 70 000 habitantes.
Primeira planta de cadastro da Cidade e subúrbios.
Monumento a Mouzinho de Albuquerque.
— 1941 — Início da Arquidiocese de Lourenço Marques.
— 1943 — Aprovação do regulamento da estética urbana da Cidade.
— 1947 — Inauguração dos Paços do Concelho.
— 1950 — 100 000 habitantes.
— 1953 — Aprovação do estudo de urbanização da zona A da Quinta de Sommerschield.
— 1955 — Aprovação do «Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques» — (Ministério do Ultramar — Arqt.º J. Aguiar).
— 1960 — 200 000 habitantes.
— 1961 — Inauguração da refinaria de petróleos.
— 1962 — Criação dos Estudos Gerais Universitários. Novas instalações do Aeroporto Gago Coutinho.
— 1964 — Cais de Minérios da Matola.
— 1966 — Complexo portuário açucareiro.
— 1962 a 1966 — Estudos de Urbanização da Cidade, nos serviços camarários (Arqtos. Veiga Camelo e Fernando Mesquita), e preparação do Plano Regulador da Ocupação do Solo nos Arredores de Lourenço Marques (Comissão do P. R. O. S. A. L. M.).
— 1967 (Outubro) — Contrato para elaboração do novo Plano Director de Urbanização.
— 1969 — População do aglomerado estimada em 350 000 habitantes.
Regime administrativo de «Grande Cidade».
Apresentação do Plano Director de Urbanização.

Como conjunto mais significativo, deve destacar-se todo o bairro antigo da «Baixa», para onde se preconiza um estatuto e regulamentos especiais, apoiados em plano parcelar próprio, cujo estudo teve desde logo início no Gabinete de Urbanização da Câmara. Se é verdade que determinados edifícios e espaços urbanos dessa área, ricos ainda de carácter e de tipicismo, dificilmente poderão manter-se (pelo estado de degradação construtiva dos prédios, além do mais), importará, mediante arranjos urbanísticos locais e formas de actuação municipais adequadas, diligenciar no sentido de manter, tanto quanto possível, o reticulado dos traçados viários, alguns edifícios de valor bem

definido, a escala das construções em certos troços de arruamentos, equilíbrio nas novas construções em altura que porventura devam consentir-se, o carácter de vida local e o cunho arquitectónico que individualizam esta zona.

A atribuição aos peões do uso exclusivo de alguns arruamentos, afastando a circulação automóvel para a periferia e permitindo ali apenas certas correntes de tráfego lento, poderá contribuir para a desejada valorização da zona. Ao mesmo tempo, a procura de soluções arquitectónicas adequadas — que não deve tender para descabidas imitações de fórmulas do passado, mas impõe o encontro de soluções novas que respeitem a escala, o carácter e o quadro urbano local — constitui um desafio à capacidade e responsabilidade dos profissionais neste domínio, e exigirá toda a atenção dos Serviços, esclarecimento público e conveniente estímulo aos técnicos por parte das autoridades.

41 — ESTUDO DA EVOLUÇÃO URBANÍSTICA

Em peça desenhada, complementar do estudo anterior (peça 40), alude-se, em reduções fotográficas, a alguns dos passos fundamentais da história do planeamento urbanístico do aglomerado.

As plantas do povoado em 1876 e 1886, separado ainda das terras interiores pelo pântano, documentam a forma e dimensão do núcleo inicial que deu origem à cidade e a partir do qual se conceberam os primeiros projectos de desenvolvimento.

Duas tendências de planeamento marcaram os primeiros passos da cidade: abandono do sítio inicial, insalubre e de difícil recuperação, em procura das áreas mais altas, ou saneamento da área do povoado existente e sua expansão em continuidade, mediante aterro e enxugo das zonas pantanosas.

As situações e interesses já criados, juntamente com a manifesta vocação portuária da cidade, terão sido decerto factores determinantes da preferência dada à última solução, traduzida na ampla concepção do «Plano Araújo», que se concretizou graças ao empenho com que as suas directivas foram assumidas e postas em prática pelas autoridades, com acatamento e adesão das populações locais.

Esse plano moldou inteiramente a cidade nos primeiros decénios do seu explosivo crescimento, e a partir dele se delinearam os estudos de expansão e de ordenamento posteriores.

Evolução da ocupação do solo e da estrutura urbana

A área mais antiga da cidade, onde perduram ainda os traçados dos seus arruamentos primitivos e a fisionomia de alguns prédios da primeira fase de crescimento do centro urbano, está compreeendida entre a Avenida da República, a Avenida 18 de Maio e as Praças Mac Mahon e 7 de Março. É a chamada «Cidade Velha», merecedora de protecção e regulamentação especiais, onde a Rua Araújo e artérias vizinhas apresentam ainda um tipicismo não totalmente destruído.

Esta área está englobada na zona da Baixa da Cidade, onde se situa grande parte do comércio asiático.

Aí, na Rua Salazar, fica situada a velha mesquita maometana. Um dos mais antigos edifícios de L. M. é a «Casa Amarela», na Praça 7 de Março, património do Estado desde 1873, e hoje transferida para a posse da Câmara Municipal que ali projecta instalar o Museu Histórico da Cidade.

Na Avenida 18 de Maio fica a «Casa dos Azulejos», onde a Câmara Municipal teve a sua primeira sede própria. De propriedade particular, é problemática a possibilidade de ser conservada, até pela dificuldade de lhe dar o conveniente enquadramento, com os terrenos vizinhos já altamente valorizados; a sua demolição tem sido já anunciada.

Na Rua Araújo, o prédio da «Lands Syndicate», de dois pisos, constitui um exemplar arquitectónico merecedor de toda a protecção, com as suas varandas e respectivas coberturas assentes em pilares de ferro e escadaria exterior totalmente em ferro.

Já fora da área central «antiga», outros edifícios com alguma história e carácter próprio merecem menção e protecção, designadamente: a chamada «Vila Jóia», a nascente do Jardim Vasco da Gama, onde se encontra instalado o Tribunal da Relação, e que foi construído antes do início deste século com características de palácio colonial, para a época; «Casa de Ferro», totalmente metálica, nos terrenos dos Serviços Geográficos e Cadastrais, indevidamente esquecida de muitos e que conviria valorizar convenientemente; o «Hotel Club», junto à Av. D. Luís I e Jardim Vasco da Gama, relíquia do maior interesse numa cidade onde os vestígios do passado tanto escasseiam, e que deve considerar-se como destinado a fazer parte integrante daquele jardim e do equipamento central da Cidade.

O Plano de Urbanização elaborado no Ministério do Ultramar (Arqt.° J. Aguiar), aprovado em 1955, tem-se conservado como plano oficialmente em vigor, com traçados e disposições regulamentares que permitiram, em muitos aspectos, apoiar a acção dos Serviços Municipais até à data, sempre que não dispôs de outros elementos orientadores mais actualizados.

Importa referir que os últimos estudos que antecederam a elaboração do presente Plano Director, marcaram uma etapa decisiva em matéria de planeamento urbanístico da Cidade, ultrapassando a concepção de povoação fechada sobre

si mesma, de dimensão e estrutura limitadas. Na sequência dos trabalho orientados pelo Arqut.° Veiga para revisão do Plano em vigor, os problemas de relação da cidade com o espaço envolvente estão na base das soluções então delineadas no Gabinete de Urbanização da Câmara (Arqt.° F. Mesquita) e na Comissão do PROSALM; foram aceites pelos Serviços tàcitamente — e em certos aspectos expressamente — como directrizes aprovadas.

42 e 43 — ESTUDO DO CONFORTO CLIMÁTICO

O estudo dos dados climáticos em que o Plano Director se apoiou constitui um trabalho com unidade e autonomia que não poderia aqui fàcilmente resumir-se e que esperamos venha a ser publicado como anexo a esta comunicação.

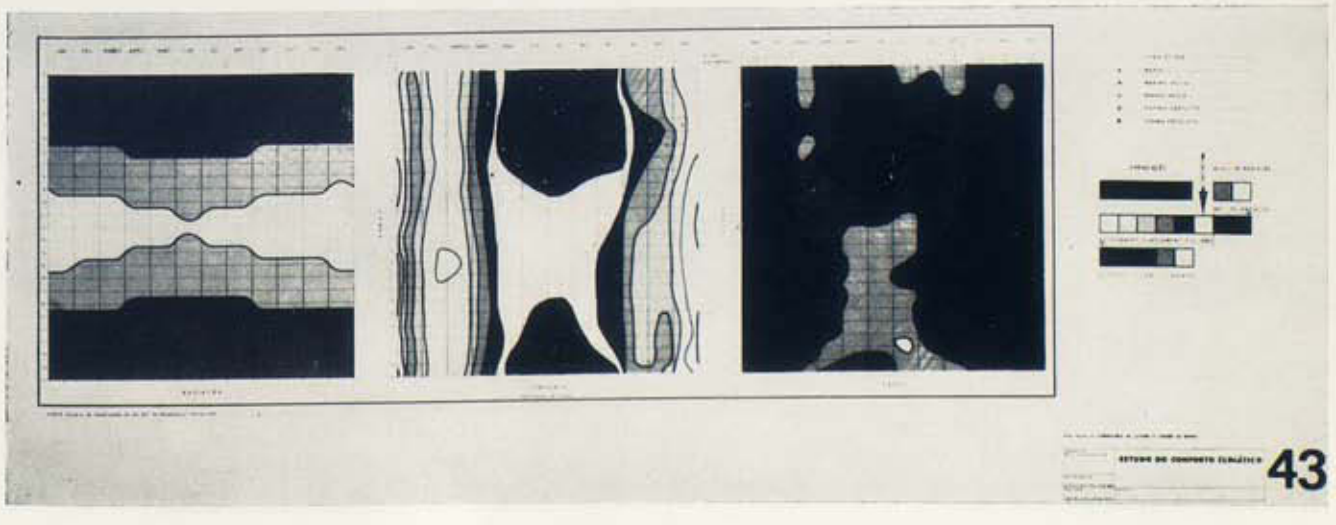
Na determinação do conforto bioclimático foi utilizado o método de Olgyay (vide Design with Climate — Bioclimatic approach to Architectural Regionalism, 1963).

Os dados de que se dispôs para a Cidade de Lourenço Marques referem-se apenas ao ano de 1960. O Anuário de Observações do Serviço Meteorológico de Moçambique desse ano publica dados horários que consentem aquela análise. É provável que existam elementos referentes a maior número de anos, que não nos foi possível obter, mas o método a aplicar em estudos mais desenvolvidos poderá ser idêntico, e o ano de 1960 a que o trabalho se reportou não será tão díspar que não permita um primeiro juízo das condições de conforto bioclimático.

Salienta-se no estudo que o conforto bioclimático depende dos indivíduos, vestuário, actividade, sexo, idade e latitude. Quanto a este último factor, o diagrama de Olgyay é tomado com a correcção correspondente à posição de Lourenço Marques. Desta forma, os climogramas e cartas climáticas que ilustram as peças do Plano Director necessitam de uma leitura convenientemente interpretada, e a memória descritiva do estudo contém cartas de conjugação dos vários elementos climáticos e de possibilidades de aproximação das condições de conforto pelo recurso às compensações do arejamento e radiação naturais disponíveis.

O estudo desce depois a uma discriminação mensal na análise dos elementos climáticos, considerando o conjunto da temperatura e da humidade relativa, com as correcções correspondentes a outros factores, designadamente a latitude, a tensão de vapor, a radiação e a velocidade do vento, que permitem que a leitura desses dados se aproxime o mais possível da realidade mesológica.

Este estudo do conforto climático orientou o Plano Director em especial na definição das aptidões do solo e elaboração do zonamento proposto, no estudo do «caniço», nos estudos paisagísticos de desenvolvimento do Plano segundo a aptidão, e nas directrizes sugeridas quanto a alguns aspectos construtivos e arquitectónicos dos futuros desenvolvimentos urbanos, entre outros domínios do trabalho.



VOLUME VII

44, 45 e 46 — ESTUDO DO «CANIÇO»

Um dos estudos especiais que compõem o Plano Director de Urbanização, debruça-se na análise da área de habitações precárias e não disciplinadas (de tipos construtivos tradicionais ou outros) de maior densidade de ocupação, já completamente englobada no núcleo urbano. No sector do território urbano que delimitamos para o efeito, com cerca de 1085 hectares, residiam então mais de 150 000 habitantes. Representa uma das chamadas «áreas subintegradas» dos aglomerados populacionais em expansão, com especial relevo na estrutura actual e incidência nas previsões de desenvolvimento de Lourenço Marques.

O estudo contém as suas conclusões próprias, constituindo um inquérito e interpretação dos estabelecimentos humanos nesta área, em condições de fornecer orientações para as futuras expansões programadas no Plano Director.

Como base principal de apoio do trabalho contou-se com uma planta desta área de «caniço» na escala 1/2000, desenhada a partir da fotografia aérea de 1967. Utilizaram-se alguns elementos do inquérito habitacional anteriormente elaborado e existente nos Serviços da Câmara Municipal, e houve que percorrer localmente a área em estudo.

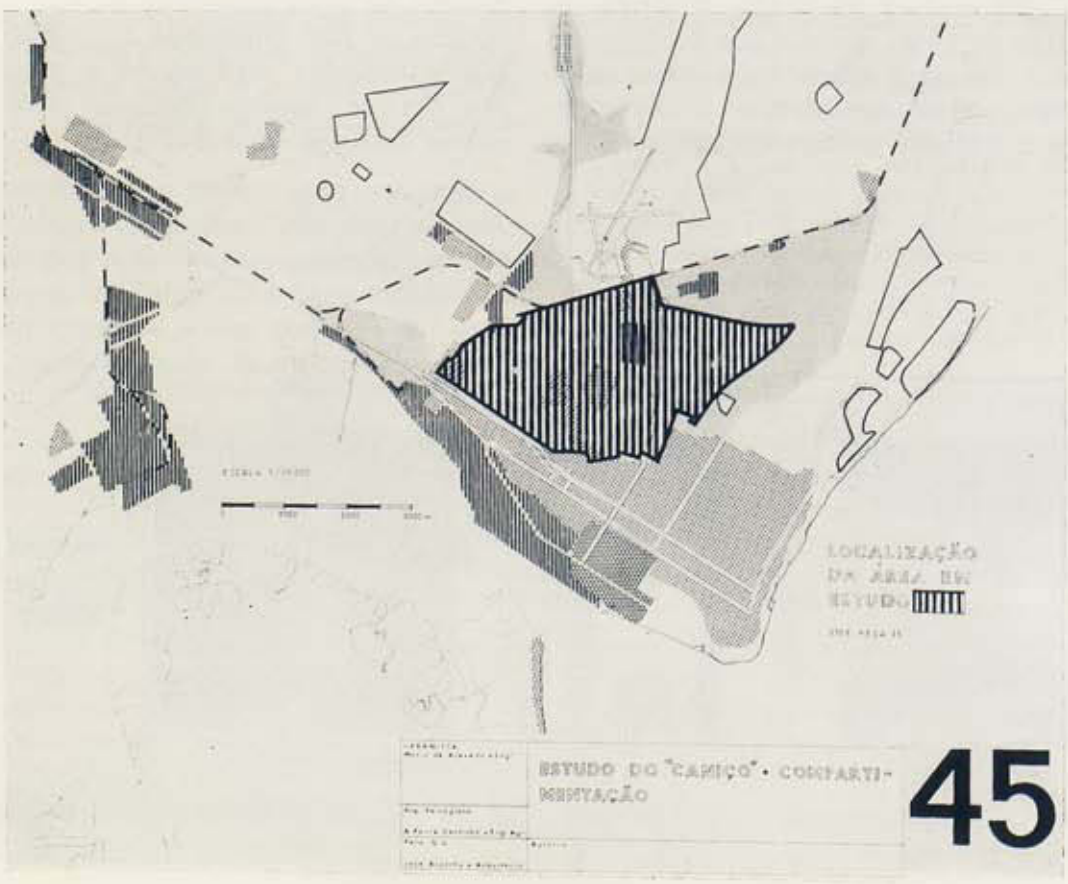
Em trabalho de gabinete, a recolha de dados foi feita com referência a uma quadrícula com elementos de 1 ha cobrindo toda a área a analisar. Determinaram-se para cada um dos 1085 hectares 14 índices que o material disponível permitia observar e que se revelavam adequados à obtenção dos ensinamentos que se desejava colher: orientações quanto à divisão, distribuição e utilização do espaço, adaptação das implantações ao meio e outros dados que porventura viessem a manifestar-se.

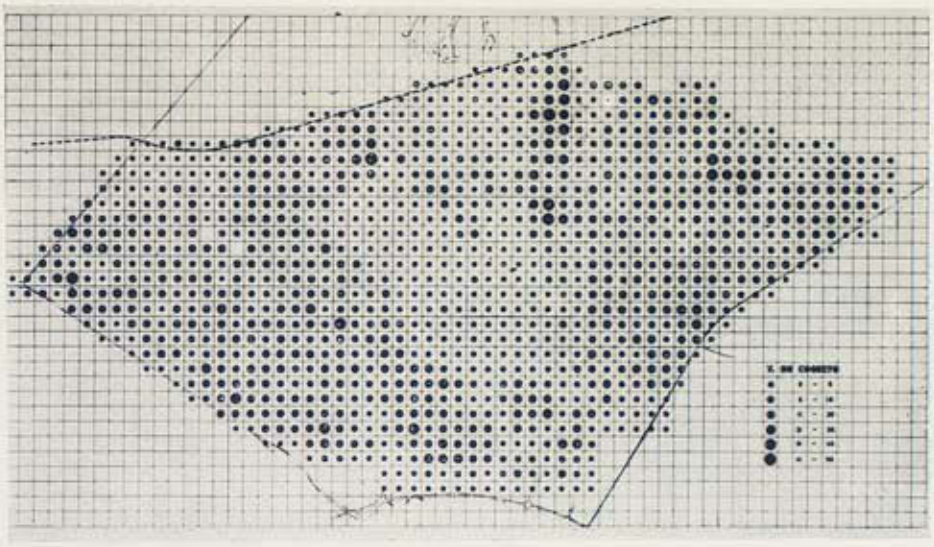
Esta recolha de elementos foi sistematizada dentro dos seguintes tópicos:

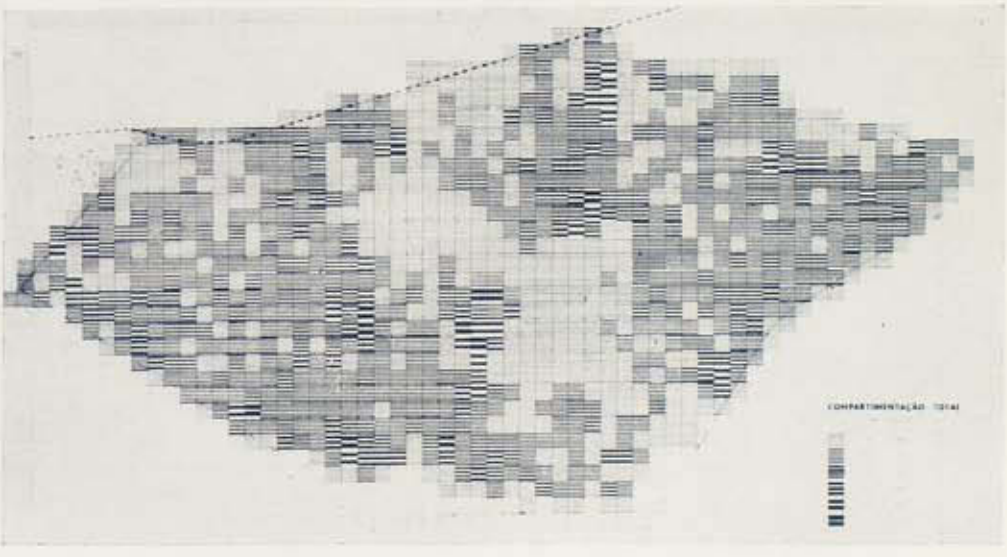
— Compartimentação
— Vias
— Habitat
— Espaço livre

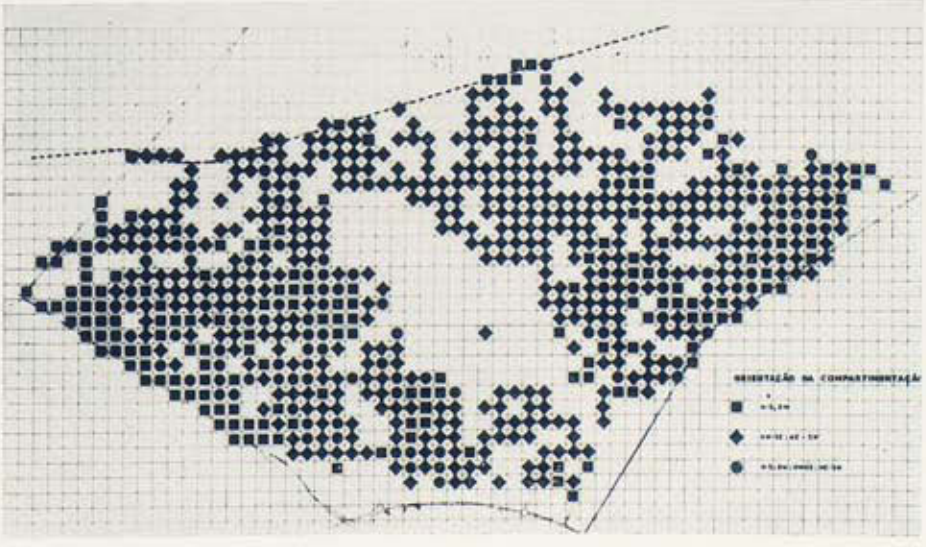
Na compartimentação determinaram-se os comprimentos de sebes, cortinas arbóreas e muros em cada hectare, e também a orientação dominante e secundária dessa compartimentação.

O recticulado viário foi medido em metros por hectare, incluindo-se nessa determinação as vias









ESTUDO DO CANIÇO (Extractos da Peça 45 do Plano Director)

principais, acessos, serventias e caminhos com representação cartográfica.

Quanto ao habitat, consideraram-se 4 tipos de construção, segundo classificação já adoptada em relatórios oficiais sobre os problemas habitacionais (casas de alvenaria, casas de madeira e zinco, palhotas maticadas e palhotas). Contaram-se as casas dos diferentes tipos em cada hectare, e registou-se a orientação dominante e secundária em cada área elementar.

A importância do revestimento vegetal foi avaliada em percentagem de coberto arbóreo, considerando o efeito decorrente da vegetação de compartimentação.

A representação gráfica dos dados recolhidos revela com nitidez que toda esta área de habitação tradicional ou «subintegrada» está longe de apresentar características homogéneas, põe em evidência o predomínio de certas tendências e normas espontâneas de implantação em correspondência com as características locais, e confirma o interesse de uma investigação aprofundada neste campo como fonte de ensinamentos e de sugestões para futuros programas habitacionais adequados ao meio e às populações a servir.

Os índices quantificados seleccionados para caracterização da área em estudo (ver referência à peça 74) necessitarão de ser tratados em computador com programa adequado, numa tentativa de detecção mais precisa de correlações entre esses índices, e conveniente apreciação das indicações que daí resultem. Trata-se de um campo para possíveis estudos de desenvolvimento, mas os dados que se fornecem dão já indicações valiosas e poderão também desde já ser aproveitados e ponderados por outras equipas de trabalho.

As áreas de tipo «subintegrado» como esta, «marginais» no aspecto jurídico ou regulamentar de legalização das construções, vêm sendo consideradas com toda a atenção e são hoje objecto de pesquisas por parte de técnicos interessados, dentro da preocupação de caracterizar melhor estas formas de crescimento urbano, na sua diversidade e valores que importa reconhecer.

ENQUADRAMENTO REGIONAL

População

... ...

No contexto dos grandes territórios africanos, as densidades observadas em Moçambique têm de considerar-se importantes, em particular tendo em conta o que se verifica em Angola.

... ...

A situação verificada em Moçambique corresponde, aliás, de maneira geral à da zona média da costa oriental de África com que geogràficamente, o seu território tem mais afinidades.

... ...

O distrito de Lourenço Marques é o mais densamente povoado da Província. Apresenta-se mesmo neste aspecto bastante distanciado dos dois distritos que vêm a seguir na ordem decrescente de densidades, e que são os de Moçambique e da Zambézia.

Isto explica-se sobretudo pela preponderância que toma a população da cidade e da sua área de influência no conjunto do distrito, cuja superfície é comparativamente modesta. Mas também corresponde à tendência verificada em todo o território para uma concentração das populações do litoral. Com efeito, como se anota no Projecto do III Plano de Fomento para 1968-1973, nos concelhos e circunscrições situados no litoral com densidade superior a 20 habitantes por km² se encontra a terça parte da população da Província.

... ...

Mas Lourenço Marques e Manica e Sofala são os distritos em que o crescimento populacional foi mais intenso no período 1930-1965, ao que não será estranho o facto de aí se encontrarem as duas principais cidades da província, que funcionam naturalmente como centros de atracção. De década em década este processo global sofreu no entanto certas oscilações.

... ...

A evolução demográfica de Lourenço Marques aparenta naturais ligações com a dos outros distritos do Sul do Save, de onde em larga parte se alimenta. Para esta área, os dados demográficos utilizados no Projecto do III Plano de Fomento, que parecem traduzir os números dos censos sujeitos a crítica, à luz de elementos de outras fontes, sugerem um aumento contínuo em

População dos distritos, de 1930 a 1965 (em milhares)

Distritos	1930	1940	1950	1960	1965
Lourenço Marques .	180	243	298	447	547
Gaza	365	561	583	675	734
Inhambane	339	481	572	584	645
Manica e Sofala ...	360	463	610	779	819
Tete	317	413	439	474	523
Zambézia	909	1006	1164	1370	1469
Moçambique	965	1213	1318	1439	1513
Cabo Delgado	394	483	495	547	574
Niassa	167	223	260	277	312
Total da Província .	3996	5086	5739	6592	7136

Fonte: **Projecto do III Plano de Fomento para 1968-1973**, Vol. III, tomo II, p. 589.

47 — ESTUDO DEMOGRÁFICO

O «Estudo Demográfico» enquadrou-se nos trabalhos da equipa a nível regional e a nível local.

Para além dos dados de inquérito que o relatório contém e que apoiaram a preparação do Plano Director, as considerações sobre a possível evolução demográfica põem em relevo a precariedade de qualquer previsão baseada numa análise local, por dedução a partir ùnicamente dos ritmos da evolução passada. Previsões deste tipo conduzem-nos a valores da ordem dos 700 000 habitantes no aglomerado urbano em 1980, se se admitir que prosseguirá o ritmo de crescimento registado no decénio 1950/60. Mas os problemas migratórios e de vitalidade das demais áreas regionais pesam decisivamente.

A probabilidade de uma confirmação daquelas previsões depende fundamentalmente das condições económicas em que se processar o desenvolvimento da Cidade e da região, e uma projecção demográfica que se queira fundamentada não poderá dispensar o apoio de estudos de previsão também nesse domínio.

Vários factores indicam que a população do Sul do Save tenderá, talvez, a crescer em ritmo mais intenso do que no passado, acentuando a pressão demográfica sobre o complexo urbano de Lourenço Marques, o que terá consequências que impõem desde já uma atenta ponderação a nível regional, em todos os campos de planeamento.

Lourenço Marques, com uma redução paralela no acréscimo verificado em Gaza, em particular entre 1940 e 1950. Depois de 1950 manteve-se todavia substancial o ritmo de aumento em Gaza. No mesmo período verificou-se uma certa estabilização demográfica na área de Inhambane.

... ...

DISTRITO DE LOURENÇO MARQUES

População dos concelhos e circunscrições à data dos censos (¹) (em milhares)

Concelhos e circunscrições em 1960	1960	1950	1940
Concelho de Lourenço Marques	178,5	93,3	68,2
Concelho de Manhiça	75,7	66,1	63,3
Concelho da Matola	48,4	23,3	
Circunscrição do Maputo	41,7	43,6	41,9
Circunscrição de Marraquene ...	34,6	27,7	36,8
Circunscrição da Namaacha ...	11,1	11,2	
Circunscrição do Sábié	46,8	32,8	32,8
Total do distrito	436,8	298,0	243,0

(¹) A leitura destes dados requer algumas correcções a que no Relatório se faz referência.

No distrito de Lourenço Marques, os aumentos demográficos mais acentuados verificam-se nos concelhos de Lourenço Marques e da Matola. A população aumentou por forma substancial entre 1950 e 1960 também em Marracuene, Manhiça e no Sabié. Nas restantes áreas do distrito de Lourenço Marques registava-se uma certa estabilização.

Estrutura da população

Grupos étnicos — A população do concelho de Lourenço Marques é caracterizada por uma sensível heterogeneidade dos grupos étnicos. É a área onde os tipos somáticos europeus representam maior proporção na população total. Aí se encontram igualmente massas relevantes de indianos e mistos, assim como perto de metade da população «amarela» da Província. A massa mais numerosa, a de origem africana, é por seu lado marcada por certa diversidade, em virtude de se ter constituído predominantemente por imigração, em maioria por afluência de originários de outras áreas do Sul do Save, mas contando também elementos de mais afastados locais da Província.

Evolução demográfica

A população do concelho de Lourenço Marques tem registado aumentos constantes nas últimas décadas, embora a ritmo diverso. Entre 1930 e 1940 o aumento global foi de 60 por cento. De 1940 a 1950 o mesmo amento foi de 37 por cento e de 1950 a 1960 de 91 por cento. O acréscimo global desta última década, analisado ao nível das duas áreas administrativas em que o concelho se dividia, mostra para a população da cidade um acréscimo de 54 por cento e para a da Munhuana um aumento de 118 por cento. Estes números mostram pois uma aceleração do crescimento populacional do concelho, especialmente sensível nas áreas periféricas ,onde predomina a população autóctone.

O conhecimento da evolução passada não elucida necessàriamente sobre as tendências futuras. A população de um centro urbano cresce sobretudo por imigração. No caso de Lourenço Marques por afluência de gente de outras áreas de Moçambique, embora predominantemente do Sul do Save, e pela entrada de metropolitanos e originários de outras Províncias Ultramarinas , sobre os quais a cidade exerce grande atracção. Ora a imigração embora se afirme como

corrente contínua tem um volume variável consoante os condicionalismos económicos, sociais e demográficos, que serão aqui os do concelho, do Sul do Save, dos territórios vizinhos e da Metrópole. Isto torna especialmente precárias quaisquer projecções de população relativas a Lourenço Marques.

... ...

Os «ratios» da população negra nos distritos do Sul do Save mostram uma natalidode elevada, análoga à dos Bantu rurais da África do Sul e perto da dos rurais da Índia e da América do Sul. Considerando o «ratio» apurado para os negros recenseados no concelho de Lourenço Marques, pode mesmo supor-se que os valores obtidos para os três distritos do Sul do Save subestimam a realidade. Com efeito, a experiência da generalidade dos países ensina que as populações rurais têm maior natalidade que as urbanas, e os «ratios» ... põem-no igualmente em evidência. O que leva a crer, na ausência de outra explicação razoável, que o «ration» apurado para os negros de Lourenço Marques reflecte não uma fecundidade superior à dos indivíduos do mesmo tipo somático das outras áreas do Sul do Save, mas uma melhor contagem, graças à menor extensão e ao melhor controle administrativo. A ser assim a natalidade nas áreas interiores do Sul do Save será ainda mais elevada do que os «ratios» e a base larga das pirâmides de idade sugerem.

É certo que a natalidade elevada das regiões rurais dos países subdesenvolvidos não significa em si própria uma expansão demográfica acelerada por se verificar paralelamente uma elevada mortalidade. Mas a experiência de muitos países mostra que a mortalidade baixa mais e mais depressa do que a natalidade, de maneira que, pelo menos durante alguns anos até se verificar uma baixa na natailidade, os saldos fisiológicos tendem a ser cada vez maiores, provocando o fenómeno de crescimento acelerado que por vezes se designa por explosão demográfica. Ora pode esperar-se que, no que se refere ao Sul do Save, a melhoria geral do nível de vida, que deverá resultar dos aperfeiçoamentos da técnica agrícola e de outras medidas de fomento económico que se prevêm, assim como o progressivo alargamento de mais perfeitas formas de assistência médica às massas rurais venham a povocar nos próximos anos um sensível abaixamento da mortalidade. Não é porém de prever, a curto prazo, atendendo ao predomínio dos valores culturais tradicionais e à dificuldade de os transformar em pouco tempo ,uma paralela baixa de natalidade. Pode por isso pensar-se que o desiquilíbrio na evolução destes dois fenómenos demográficos, que deverá alargar-se durante as próximas décadas, venha a traduzir-se por um sensível acréscimo dos saldos fisiológicos. A população do Sul do Save tenderá assim a crescer a ritmo mais rápido do que no passado e isso não poderá deixar de vir a acentuar as pressões no sentido do êxodo rural para Lourenço Marques-Matola.

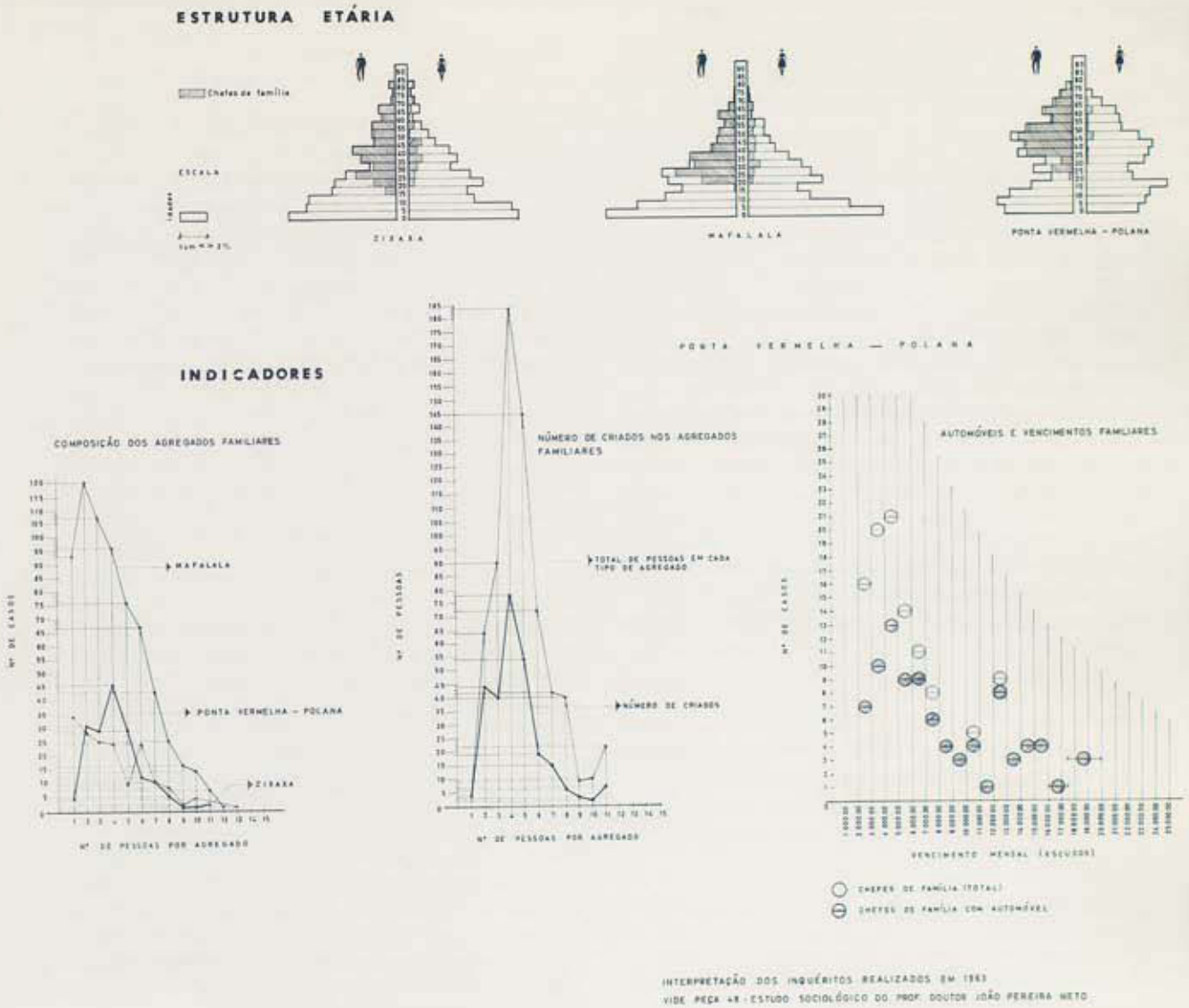
Já se viu atrás que a imigração metropolitana, que é o outro factor relevante para a determinação das perspectivas da evolução demográfica futura de Lourenço Marques, revela tendência para se manter elevada nos próximos anos. Deve assim esperar-se um crescimento substancial da população do concelho nos próximos anos, o qual poderá gerar pressões muito poderosas sobre o mercado do trabalho, sobre as disponibilidades actuais de alojamento, de assistência escolar, de assistência médica, e sobre os sectores essenciais da vida urbana. A gravidade de que podem revestir-se tais pressões, envolvendo massas urbanas importantes, nas actuais circunstâncias, aconselham a tê-las desde já em conta ao nível do planeamento administrativo global.

Repartição da população activa por sectores de actividade nos distritos do Sul do Save, em 1960

Sectores de Actividade	Lourenço Marques		Gaza		Inhambane	
	Efectivo	%	Efectivo	%	Efectivo	%
Primário	42 513	18,0	341 091	79,6	295 806	78,7
Secundário	52 531	22,2	56 750	13,2	43 918	11,7
Terciário	66 105	27,9	19 758	4,6	15 857	4,2
Actividades mal definidas e ignoradas	75 406	31,9	11 156	2,6	20 353	5,4
Total	236 555	100,0	428 755	100,0	375 934	100,0

Fonte: Publicações do censo de 1960.

Extractos do «Estudo Demográfico», da autoria do Prof. Doutor Óscar Soares Barata — (Peça 47 do Plano Director)



VOLUME VIII

48 e 49 — ESTUDO SOCIOLÓGICO

O estudo sociológico utilizou, em interpretação por amostragem, dados constantes de fichas de inquéritos locais efectuados pelos Serviços de Urbanização da Câmara em 1963 e 1964, trabalho volumosíssimo que quedava ainda inaproveitado e sem arquivo ordenado.

Nas notas prévias que antecedem as partes I e II que compõem o relatório deste estudo, salienta-se a necessidade primordial de submeter a elaboração de inquéritos deste tipo a um programa de preparação bem definido e orientado, e referem-se os objectivos principais que presidiram ao estudo elaborado apoiado nos dados disponíveis.

As diligências efectuadas pela equipa no sentido de recuperar as fichas de inquérito, de que se utilizaram amostragens, assim como o trabalho realizado pelo responsável directo do estudo e seus colaboradores, foram largamente compensados.

Esta análise sociológica revelou-se da maior utilidade para a interpretação dos problemas da Cidade e desenvolvimento dos estudos de planeamento, quer pelas conclusões que constam do respectivo texto quer pelas diferentes contribuições que emergiram nos contactos havidos entre os técnicos, durante os trabalhos da equipa do Plano Director.

Escolheram-se amostras de 2 sectores, bem diversificados, da área do «Caniço», admitindo embora que não possam generalizar-se todos os seus resultados às restantes parcelas dessa área.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE A EVOLUÇÃO SOCIAL DA POPULAÇÃO EUROPEIA DE LOURENÇO MARQUES

A sociedade europeia de Lourenço Marques reflectiu e reflecte ainda hoje as etapas do desenvolvimento em que ao longo dos tempos se inserem as actividades da região onde se situa.

Assim há algumas dezenas de anos, o número relativamente escasso de europeus aí fixado era constituído quase que exclusivamente por profissionais cujas actividades se inserem no sector terciário e em particular: comerciantes e seus empregados que canalizavam para a exportação e consumo local as mercadorias vindas do interior e distribuiam pela Província as mercadorias importadas; profissionais ligados ao funcionamento das instalações portuárias e dos caminhos de ferro que tão grande importância assumem para os territórios vizinhos; e os numerosos funcionários necessários para o bom funcionamento das instituições político-administrativas.

Eram essencialmente pessoas com um nível de instrução e de conhecimentos técnicos relativamente limitado mas que, devido à pràticamente total inexistência de técnicos locais ou de metropolitanos que para lá desejassem ir, tinham possibilidades de promoção profissional que lhes eram negadas pelas menos flexíveis estruturas sócio-económicas metropolitanas.

Como os europeus nos territórios vizinhos auferiam vencimentos muito elevados e desfrutavam de um nível de vida invejável como era necessário atrair um ou outro profissional mais qualificado cujo concurso era julgado imprescindível e como era consenso geral que a vida do europeu em África estava eivada de riscos e renúncias que exigiam uma contrapartida, o nível de remunerações praticado era muito elevado em relação ao custo de vida.

Desfrutando uma vida desafogada sob o ponto de vista económico, usufruindo de incentivos à construção e tendo à sua disposição terrenos e mão-de-obra baratos, muitos desses profissionais tinham a possibilidade de mandar erigir ou habitar moradias de estilo semelhante àquelas em que viviam os europeus nos territórios vizinhos e podiam dispor de elevado número de empregados domésticos.

De entre esses profissionais — e embora todos eles, de uma maneira geral, desfrutassem de uma posição actual mais elevada do que a que lhe corresponderia pela escala do prestígio metropolitano — distinguiam-se os funcionários públicos pelo prestígio imenso de que desfrutavam, prestígios esse que lhes advinha de não só auferirem vencimentos semelhantes ou superiores aos dos empregados do sector privado de categoria correspondente mas também da autoridade conferida pelos cargos ocupados.

Por essa época, a imagem do europeu de Lourenço Marques corresponderia portanto à de um profissional do sector terciário, usufruindo um alto nível de vida revelado através de indicadores varios entre os quais avultava, por vezes, a posse ou pelo menos a residência em habitação individual e desfrutando de boa posição social. Qualquer desvio em relação a esse tipo médio, além de pouco frequente, não deixaria de causar estranheza.

Com o decorrer dos anos o incremento das possibilidades de instrução foram aumentando na Província assim como o número de diplomados pelas Universidades, o que veio afectar decisivamente o mercado de mão-de-obra qualificada; foram surgindo actividades industriais que exigem numerosos operários de manutenção, além de quadros de diversos níveis; registou-se uma autêntica explosão no número de serviços públicos e de funcionários; apesar do constante afluxo de rurais registou-se modificação sensível no mercado de mão-de-obra não qualificada e portanto nas condições de remuneração, e começaram a surgir novas e aliciantes solicitações ao consumo, que em breve se tornaram imperiosas, absorvendo assim as disponibilidades financeiras outrora destinadas à poupança ou ao investimento.

Como consequência de toda essa evolução e através dos progressos registados nos domínios da profilaxia das doenças tropicais e dos transportes, as terras africanas não só passaram a estar muito mais próximas da Metrópole, como também perderam grande parte da sua auréola tenebrosa que contribuía decisivamente para o afastamento dos europeus.

Toda esta evolução teve como consequência terem começado a surgir profissionais do sector secundário e técnicos qualificados em número suficiente para o preenchimento dos lugares de direcção e chefia.

Por outro lado, começou a ser muito mais fácil recrutar pessoal para actividades terciárias que não requerem grande especialização como os empregados de escritório e comerciais e mesmo funcionários públicos dos graus menos elevados, os vencimentos destes profissionais não subiram portanto em ritmo semelhante ao do custo de vida, facto este que, acrescido do facto de terem surgido as referidas novas solicitações ao consumo, implicou uma nítida deterioração do seu nível de vida.

Por outro lado, o facto de terem passado a residir na Província representantes dos grupos profissionais mais respeitados na Metrópole parece ter implicado também — conjugado com o fenómeno anteriormente referido — um certo retrocesso na posição social dos profissionais atrás referidos. Este fenómeno parece até ter sido mais intenso entre os outrora tão prestigiados funcionários públicos.

Toda esta evolução sócio-económica não podia deixar de traumatizar, até certo ponto, alguns sectores de uma população — onde além do mais se fazem também notar os padrões metropolitanos relativos a ostentação, principalmente em matéria de vestuário e de exibição de riqueza — para quem cada vez é mais difícil conciliar os seus desejos de manutenção de um nível de vida de outras épocas, tão do seu agrado, com a realidade sócio-económica dos nossos dias.

Extracto do «Estudo Sociológico», da autoria do Prof. Doutor João Pereira Neto — (Peça 48 do Plano Director).

Duas pequenas zonas na parte oriental da Cidade dão uma indicação da área dita «urbanizada» que, não sendo generalizável também a toda aquela área, pode, no entanto, considerar-se significativa como expressão de amplas manchas urbanas em situação equivalente.

Transcrevemos do relatório deste «Estudo sociológico» a nota prévia relativa ao estudo da população da «área urbanizada»:

«A realização de qualquer projecto de investigação social, quer ela vise apenas o estudo de um problema sociológico ou a obtenção de indicadores sociais que sirvam de base a uma política tendente a resolver determinado problema, requer o cumprimento de diversas fases, a mais importante das quais, embora tantas vezes descurada incompreensìvelmente, nos parece ser a do planeamento, visto que é ela que vai delimitar, desde o início, o campo de acção do investigador, seja na recolha de dados ou na elaboração dos mesmos.

No caso em análise, em que nos cumpria encontrar indicadores relativos à «população civilizada» de Lourenço Marques, reveladores das suas características, anseios e limitações que permitissem assentar em bases mais seguras os estudos relativos à elaboração do plano de urbanização para a mesma cidade, aquela base essencial do método de investigação social não foi cumprida, facto este que não podia deixar de afectar sèriamente quaisquer conclusões a que chegássemos. De facto, em vez dos habituais elementos obtidos através de uma observação que já foi o fruto de um planeamento cuidado e que em particular se baseia em estudos exploratórios exaustivos, tivemos que trabalhar com os elementos de que dispunha a Câmara Municipal de Lourenço Marques e que se referem a um inquérito realizado, há cerca de seis anos, a 168 chefes de família residente em determinados talhões daquela cidade.

Para além do facto de termos tido que utilizar elementos cuja recolha não foi por nós planeada, atendendo ao fim em vista, vimos ainda as nossas possibilidades de trabalho cerceadas pela relutância revelada por parte dos inquiridos em responder a certas perguntas e pela qualidade dos inquiridores utilizados.

No entanto, a análise das respostas obtidas — para além da maior ou menor representatividade da amostra escolhida — permite a obtenção de indicadores que, se não se podem considerar infalíveis, pelo menos talvez possam revelar uma imagem razoável sobre o nível de vida da população inquirida, sobre alguns padrões de cultura que condicionam a mesma população e sobre os seus anseios, proporcionando assim, juntamente com o conhecimento prévio das perspectivas de fomento da área em causa e dos fenómenos que acompanham as etapas do processo de desenvolgura para quem tenha que tomar uma opção no domínio das características de que se deve revestir o plano de urbazinação da área em causa.

Atendendo embora a todos os defeitos que o presente estudo revela quer eles derivem da elaboração dos dados ou das deficiências da recolha dos mesmos, parece-nos que, pelo menos, terá a virtude de fazer vislumbrar o que poderá ser a potencialidade de investigação social, devidamente concebida e realizada, aplicada à urbanização. Se assim for entendido e se se julgar que será necessário realizar, no futuro, estudos de teor semelhante mas mais completos, julgamos que este modesto trabalho terá preenchido plenamente a sua função.

Quanto à análise em si decidimos antecedê-la de uma pequena nota sobre algumas características da população estudada, tal como no-la revela a escassa bibliografia existente sobre a matéria, após o que apresentamos os diversos quadros que elaboramos com base nos dados que a Câmara Municipal de Lourenço Marques possuia. Em seguida a cada quadro ou grupo de quadros, em que se debata uma problemática semelhante, faz-se um comentário que é breve para que não perca a necessária objectividade.

Apresentam-se em seguida as conclusões a que chegamos com base na análise dos quadros — pese embora a desactualização dos dados que neles se inserem — e no que julgamos ser as perspectivas do desenvolvimento da área de Lourenço Marques, tendo sempre em vista o fim a que se destina o presente estudo.

A finalizar formulam-se algumas sugestões julgadas mais pertinentes em função dos objectivos que nortearam o vasto estudo em que este trabalho se integra.»

Em relação ao estudo feito sobre elementos referentes à população de menor grau de «urbanização» (áreas de «caniço») fazem-se idênticas considerações sobre os condicionalismos de informação que podem afectar algumas das conclusões obtidas. Mas afirma-se:

«No entanto e aliás tal como se disse em relação ao inquérito feito à «população civilizada», os elementos proporcionados por este poderão prestar — apesar da desactualização que já

sofreram e de certas incoerências de respostas ou inverosimilhança de outras que impede que possam ser aproveitadas — valiosos indicadores não só para quem tenha de decidir em relação à orientação a definir para a urbanização da cidade, mas também para quem queira definir uma política sócio-económica em bases seguras ou mesmo para o investigador desinteressado. Pena é que circunstâncias várias não tenham permitido explorar de forma mais intensa todo este vasto manancial de dados etnológicos, sociológicos e económicos.»

a) **População residente na área «urbanizada»**

Com apoio nas amostragens colhidas nesta área, aborda-se o estudo da composição etária da população; composição dos agregados familiares; algumas características das habitações; custo de aluguer e tempo de residência; classe sócio-económica, profissão e condições de habitação; actividades profissionais e níveis de vencimentos; relação entre vencimento, tipo de habitação e custo do aluguer; vencimentos e meios de transporte; número de criados e factores susceptíveis de o influenciarem; áreas residenciais preferidas.

Limitar-nos-emos a transcrever um comentário final:

Em função do que anteriormente se disse parece que a população inquirida não deseja muito naturalmente abdicar de certos hábitos e padrões de comportamento reveladores de um alto nível de vida e que se habituou mas que — em relação à maioria que constitui aquilo que talvez possamos designar por classe média local — já muito dificilmente os pode manter e que, à medida em que se for intensificando o ritmo do processo do desenvolvimento económico, cada vez terá que fazer face a maiores senão insuperáveis dificuldades se desejar continuar a manter os mesmos hábitos e padrões.

Esse desfasamento entre os seus anseios de afirmação social e as modificações geradas pela mudança social e cultural provocada pelo desenvolvimento económico não deixará, talvez e num prazo relativamente curto, de constranger a população em causa, ainda que isso muito lhe custe, a pôr de parte muitos anseios e a render-se perante os ditames económicos.»

b) **População de menor grau de urbanização**

Atendendo a que se sabia que as amostras escolhidas se referiam a duas áreas com caracte-

NATURALIDADE DOS CHEFES DE FAMÍLIA

(Amostragens na área de «Caniço»)

	NATURALIDADE (1)	FREQUÊNCIA	%
MOÇAMBIQUE (1)	Inhambane	73	8,76
	Quelimane	15	1,8
	Magude	22	2,64
	Zavala	5	0,6
	Chibuto	90	10,8
	Changuene	2	0,24
	Matola	5	0,6
	Nampula	4	0,48
	Inhaca	2	0,24
	Catembe	16	1,92
	Maputo	15	1,28
	Manhiça	38	4,56
	Baixo Limpopo	2	0,24
	Porto Amélia	2	0,24
	Maxixe (Inhambane)	4	0,48
	Marracuene	13	1,56
	Mossurie	3	0,36
	Muchopes	8	0,96
	António Enes	2	0,24
	Moamba	6	0,72
	Guijá	9	1,08
	Cabo Delgado	2	0,24
	Manica e Sofala	7	0,84
	João Belo	64	7,68
	Gaza	8	0,96
	Manjacaze	63	7,56
	Bilene	77	9,24
	Lourenço Marques	194	23,28
	Ilha de Moçambique	2	0,24
	Tete	2	0,24
	Outros locais (2)	43	5,16
OUTRAS PARCELAS DO TERRITÓRIO NACIONAL	Metrópole	4	0,48
	Estado da Índia	4	0,48
	S. Tomé	1	0,12
	Angola	2	0,24
	Timor	1	0,12
	Cabo Verde	2	0,24
ESTRANGEIRO	África do Sul	2	0,24
	Madagascar	1	0,12
	Ilhas Comores	1	0,12
	União Indiana	2 (3)	0,24
	Paquistão	4	0,48
TOTAL		822 (4)	

(1) Locais de onde são naturais dois ou mais inquiridos.

(2) Engloba 25 que como naturalidade apenas referiram Moçambique e 18 originários de cada um dos seguintes locais: Vila Luísa, Zandamela, Inhamine, Jangano, Mamba, Moamba, Mussagi, Enato, Maninga, Govuro, Homoíne, Chidenguele, Metangula, Muchava, Machipula, Chinavane, Xonguene e Maulane.

(3) Consideram-se como sendo naturais deste país os 2 indivíduos referenciados 1 como «indiano» e outro como natural de «Índia».

(4) Este n.º não coincide com o total da população inquirida anteriormente apresentado em virtude de alguns dos inquiridos não terem respondido a esta pergunta.

rísticas que se presumiam diferentes — Xipamanine e Mafalala — decidiu-se, sem prejuízo da análise global, identificar cada uma delas na análise feita para mais fácil identificação das diferenças que viessem a ser reveladas.

Como a força das circunstâncias várias atrás mencionadas não permitisse a elaboração integral do conjunto dos elementos proporcionados pelo inquérito em relação à totalidade das hipóteses formuladas, decidiu-se em relação a algumas delas — de preferência a pô-las de parte — ver até que ponto se poderiam verificar em relação à população residente em Xipamanine.

Analisam-se sucessivamente os dados disponíveis relativos a composição etária da população e agregados familiares; naturalidade; estado civil; religião; grau de instrução; profissões e classes sócio-económicas; tipo de habitação; relação entre profissão e tipo de habitação; relações entre alguns indicadores e o nível de instrução; religião e bem-estar económico; profissão e número de divisões da habitação; tempo de residência, propriedade da habitação e número de divisões; tempo de residência e influência exercida por alguns indicadores.

Nas conclusões finais afirma-se:

Em face do panorama atrás revelado, das perspectivas de fomento da área em causa que prevêem um ritmo crescente de industrialização e do desenvolvimento verificado nas infra-estruturas educacionais parece haver que contar no futuro com uma população cada vez mais dedicada ao sector secundário, mas onde se deverá fazer sentir uma crescente influência de profissionais habilitados com uma instrução secundária. Estes profissionais e aqueles que com nível semelhante de

A percentagem da população inquirida que não nasceu em Moçambique é muitíssimo reduzida (2,9), sendo de salientar que para este total ainda avultam mais os portugueses naturais de outras províncias ultramarinas e os estrangeiros (cada um destes grupos atinge 1,21 %) do que os metropolitanos (0,48 %).

Quanto aos naturais de outras províncias ultramarinas só aí não se encontram representadas a Guiné e Timor e entre os estrangeiros apenas se encontram asiáticos e indivíduos naturais de países ou territórios cuja população na sua maioria pertence à raça negróide ou está mestiçada.

De entre os naturais de Moçambique a maioria esmagadora (85,92 %) nasceu nos três distritos que se situam ao Sul do rio Save e entre eles a primazia cabe ao de Gaza (41,4 %), seguindo-se-lhe de perto o de Lourenço Marques (34,68 %) e a grande distância o de Inhambane (9,84 %).

BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE A POPULAÇÃO DE LOURENÇO MARQUES DE MENOR GRAU DE URBANIZAÇÃO

Se alguém lesse um estudo etnológico realizado há algumas dezenas de anos e relativo à população africana residente na área onde se situa Lourenço Marques e procurasse em seguida participar na vida da população que hoje aí reside para observar quais são os padrões de cultura que a condicionam, provàvelmente muito pouco encontraria já do que fora mencionado no estudo.

De facto, à semelhança do que aconteceu, não só em Moçambique mas também em Angola e noutras parcelas do continente africano, a população de origem africana começou a sentir-se atraída pelo pólo de desenvolvimento constituído pela área citadina, único local — a não ser que emigrasse periódica ou definitivamente para território vizinho, o que muitos, aliás, fizeram — onde tinha boas possibilidades de auferir os rendimentos necessários para levar uma vida de teor ocidental, rendimentos esses que, em particular, lhes eram necessários para adquirir alguns dos produtos industriais que mais a atraíam.

Essas deslocações, a princípio acidentais, pouco a pouco foram-se tornando definitivas, especialmente devido à falta de atractivos do meio rural, que fazia com que sentissem saudades da vida urbana, e como consequência da oposição das estruturas locais e em especial dos «leaders» tradicionais, perante as formas de comportamento que os regressados queriam impor nas suas terras natais.

As autoridades tradicionais e os mais velhos, de uma maneira geral, também estavam em oposição com os jovens que tendo frequentado a escola de tipo ocidental já não estavam dispostos a acreditar nos seus ensinamentos, nem mesmo a respeitá-los. Como os jovens estavam em posição minoritária, não tinham outro remédio senão abandonar as aldeias a caminho da cidade.

Esses homens em muitos casos idos sós para os centros urbanos, pouco a pouco passaram a estar na margem entre a cultura tradicional e a ocidental, pois embora não tivessem adoptado totalmente esta não repudiaram em absoluto aquela.

O fenómeno atrás referido, conjugado com a industrialização que foi surgindo na zona em causa, veio dar origem ao aparecimento de uma nova classe de trabalhadores africanos, normalmente com pouca ou nenhuma especialização mas que, com os aumentos de salários registados nos últimos tempos, já começa a integrar-se na vida urbana, tanto sob o ponto de vista económico como sob o social.

Como consequência do marginalismo mencionado e das escassas possibilidades económicas, a vida material desta população passou a revestir-se de características de síntese. Assim o trajo masculino e em grande

percentagem o feminino é de teor europeu, embora adaptado aos trópicos; o tipo de habitação utilizado pelos que se radicaram definitivamente tem normalmente forma e divisão interior de tipo europeu, embora os materiais não sejam os normalmente utilizados na construção definitiva e a construção tradicional africana continue a surgir em bairros onde se aglomeram não só africanos de maior ou menor grau de urbanização, mas também europeus, portugueses oriundos de outras províncias e asiáticos que se dedicam ao comércio local ou que pela sua qualificação, não conseguem encontrar actividade bem remunerada que lhes permita habitar edificações definitivas de teor europeu.

A vida quotidiana dessa população que se dedica essencialmente a actividades na indústria, no comércio ou nos serviços processa-se de forma muito semelhante à que se pode observar em qualquer cidade metropolitana, não esquecendo as diferenças provocadas pela estratificação baseada na posição sócio-económica do indivíduo e em particular no seu grau de instrução. Como também aqui a promoção social se realiza mais frequente e fàcilmente através deste último factor nota-se da parte desta população um esforço notável no sentido de obter as habilitações literárias mínimas exigidas para o preenchimento de lugares essencialmente burocráticos e em especial para o ingresso nos quadros públicos.

Um dos domínios onde o contacto entre as culturas europeia e africana teve consequências mais significativas nesta zona foi o religioso, que, por sua vez, também não deixou de influir substancialmente na constituição da família. De facto, os africanos vindos das zonas rurais ao tomarem contacto com os padrões de vida europeus e com a missionação católica e protestante e mesmo muçulmana, deixaram de acreditar nos princípios que regem a sua religião tradicional sem que, por vezes, tenham em sua substituição aderido inteiramente aos das religiões superiores.

Como consequência daquele último facto aderem fàcilmente a movimentos profético-messiânicos que, normalmente originários de países vizinhos, procuram fazer como que uma síntese entre os princípios daquelas religiões e os da tradicional.

No entanto, sendo a religião católica a professada pelas autoridades superiores e aquela em que a missionação se tem exercido de forma mais intensa, é natural que mesmo aqueles que não aderirem à sua doutrina e à disciplina de vida por ela imposta, aderissem pelo menos a alguns aspectos do culto que, normalmente, se revestem de maior prestígio. Está neste caso o casamento católico, sem dúvida o mais carregado de prestígio na zona em causa e mais desejado pelas mulheres.

Como consequência, dessa, digamos, perda de prestígio, nas zonas urbanas e industrializadas, das instituições tradicionais; pelo facto de nelas viverem lado a lado indivíduos originários de várias tribos, cada uma possuindo as suas próprias regras de direito privado; assim como pela evolução da economia, que, reduzindo o homem à condição de trabalhador por conta de outrém, torna pràticamente impossível não só ter mais do que uma mulher mas também oferecer, como dote, géneros valiosos, o casamento celebrado segundo as normas tradicionais está a cair em desuso e pràticamente a desaparecer. Em sua substituição — na impossibilidade de celebração do prestigiante casamento religioso — parece estar a desenvolver-se instituição semelhante à existente na Metrópole quanto aos rurais de certas zonas do Alentejo, isto é, a união duradoura do homem e da mulher, sem que se realize para esse efeito qualquer cerimónia formal.

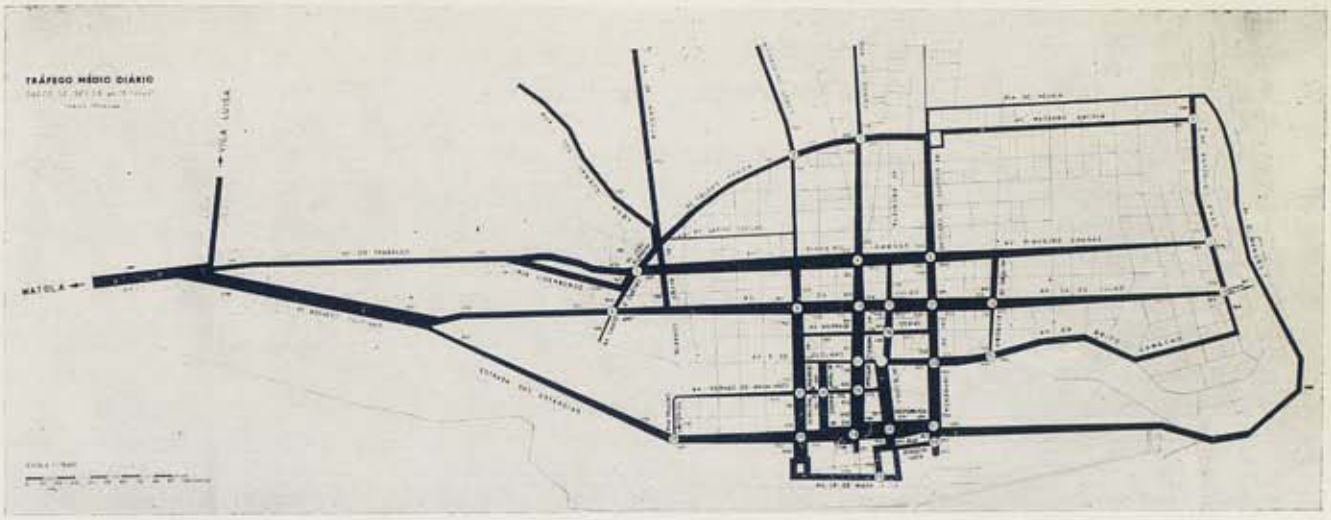
Extracto do «Estudo Sociológico» da autoria do Prof.-Doutor João Pereira Neto — (Peça 48 do Plano Director).

habilitações foram ingressando no sector dos serviços, integrar-se-ão naturalmente numa classe média que será cada vez mais ampla e onde se concentrarão indivíduos de todas as etnias, agrupados pelo grau de preparação profissional e pela classe sócio-profissional a que pertencem.

Os indivíduos de ascendência africana que se insiram nessa classe média, terão sem dúvida anseios muito semelhantes aos identificados em relação aos europeus e sentirão certamente dificuldades idênticas no que respeita à respectiva situação. De qualquer modo não parece que possam vir a demonstrar grande tendência para sacrificar certos tipos de consumo que proporcionam satisfação pessoal e afirmação social à perspectiva de terem casa própria.

Quanto àqueles que entretanto se forem fixando na cidade e aos que já vivam ou nasçam aí e não consigam uma qualificação profissional conveniente, normalmente continuarão a constituir uma grande reserva da mão-de-obra não qualificada, onde se fará no entanto sentir um crescente grau de ocidentalização, processo este que no entanto ficará sempre prejudicado pelo facto de o nível de remuneração não ser suficiente para satisfazer o crescente anseio por novos tipos de consumo.

Embora esta população tenda a desejar habitação cada vez mais próxima do tipo europeu não terá econòmicamente muitas possibilidades de o conseguir, a não ser que — o que aliás poderá acontecer em percentagem apreciável — renuncie a novos tipos de consumo, retardando assim a sua integração num nível sócio-económico que se aproxima do que corresponde à maneira ocidental de estar no mundo.»



VOLUMES IX, X e XI

50 a 56 — ESTUDO DO TRÁFEGO

O «Estudo do Tráfego» é constituído pelas peças 50 a 55, a primeira contendo o texto e as 5 restantes os desenhos, em número de 56 assim agrupados: na peça 51, os elementos de âmbito regional e acessos a Lourenço Marques; na peça 52, a análise das contagens de tráfego na rede viária principal da cidade; na peça 53, os dados de inquérito à situação actual de infra-estruturas viárias e recomendações daí decorrentes; na peça 54, o estudo da remodelação local da área do Alto Maé; e na peça 55, o estudo de remodelação da Av. 24 de Julho, eixo viário fundamental do núcleo urbano.

Numa peça desenhada final, n.º 56, resumem-se os dados fundamentais deste estudo, para facilidade de consulta.

As previsões demográficas a que o estudo faz referência constituem simples hipóteses de trabalho destinadas a detectar ordens de grandeza dos fenómenos a analisar. Sobre esta matéria remetemo-nos ao que foi dito em 47 quanto ao carácter aleatório de toda a previsão demográfica deste tipo, especialmente em casos como Lourenço Marques, e foi nesse contexto que o estudo se inseriu.

Salienta-se que dentro de um ou dois decénios se atingirão taxas de uma motorização já muito intensa.

As estatísticas e previsões de crescimento estão orientadas normalmente para uma referenciação do número de veículos à população da área dita «urbanizada», conduzindo a índices da ordem de 4 habitantes por veículo (ou 1 veículo por família) nessas camadas populacionais.

Entre os não residentes no posto sede de Lourenço Marques, na quase generalidade de muito mais débeis recursos económicos, a motorização é ainda pouco significativa, mas deve admitir-se que a elevação do seu nível económico provoque na cidade um acesso à posse de veículo próprio por parte de grupos mais numerosos e socialmente mais diversificados.

Simultâneamente, de acordo com as orientações do Plano Director, é de esperar que a estruturação geral da cidade conduza a uma interpretração de zonas mais perfeita, em que deixe de justificar-se a diferenciação estatística entre áreas econòmicamente evoluídas e as demais.

Em qualquer caso, e tanto quanto é possível estimar dentro dos moldes de transporte do tipo actual, tudo indica que se atinja um valor do parque automóvel, antes de 20 anos, pelo menos quádruplo do actual.

Após uma análise das infra-estruturas de transporte existentes e do actual tráfego regional e internacional — onde, entre outras conclusões, se salienta a importância primordial do actual eixo servido pela E.N. 1 e o grande interesse regional da actual E.N. 2 — fazem-se previsões, formulam-se propostas e estabelecem-se prioridades.

As indicações deste estudo, em conjugação com as orientações dos demais estudos sectoriais e as directrizes gerais dos restantes trabalhos de preparação do Plano, conduziram às soluções que finalmente se propõem quanto aos eixos viários fundamentais.

Com base nos elementos disponíveis e dos que puderam ainda recolher-se, faz-se depois o estudo do tráfego interno, na área actualmente «urbanizada», e da capacidade da rede urbana para suportar esse tráfego. Apresentam-se, depois, sugestões concretas para solução dos pro-

blemas mais instantes de circulação e de estacionamentos, dentro dos condicionamentos já criados pelas construções e pelos compromissos assumidos pela Administração.

Entre as ideias expressas, figura a proposta de criação de um Serviço Municipalizado de Estacionamento, com autonomia financeira.

A construção de parques e lugares de estacionamento por particulares requer disciplina que evite a sua localização ou pulverização de forma indiscriminada, mas deve ser fomentada integrando essas acções convenientemente, dentro de critérios gerais e dum planeamento de cada zona ou sector da cidade. Formulam-se normas para uma regulamentação do estacionamento nas áreas urbanas, preconiza-se uma actuação municipal no sentido de remodelar e dar grande incremento a todo o sistema de sinalização luminosa, e dão-se orientações para o estabelecimento de uma conveniente hierarquia das vias e para disciplina das correntes de tráfego na rede urbana actual e na projectada.

Os problemas dos transportes colectivos e dos transportes individuais são depois analisados, salientando-se o predomínio dos transportes individuais entre a população de nível económico mais elevado, e a tendência para incremento de utilização dos transportes colectivos por parte da grande maioria da população da cidade.

A esperada promoção económica de mais amplas camadas populacionais constituirá um factor que merece ser atentamente considerado para formulação de uma adequada política de transportes urbanos, capaz de corresponder simultâneamente às necessidades de deslocação de grupos populacionais cada vez mais numerosos, e à procura de utilização de transporte individual por parte dos que já têm ou vão alcançando essa possibilidade.

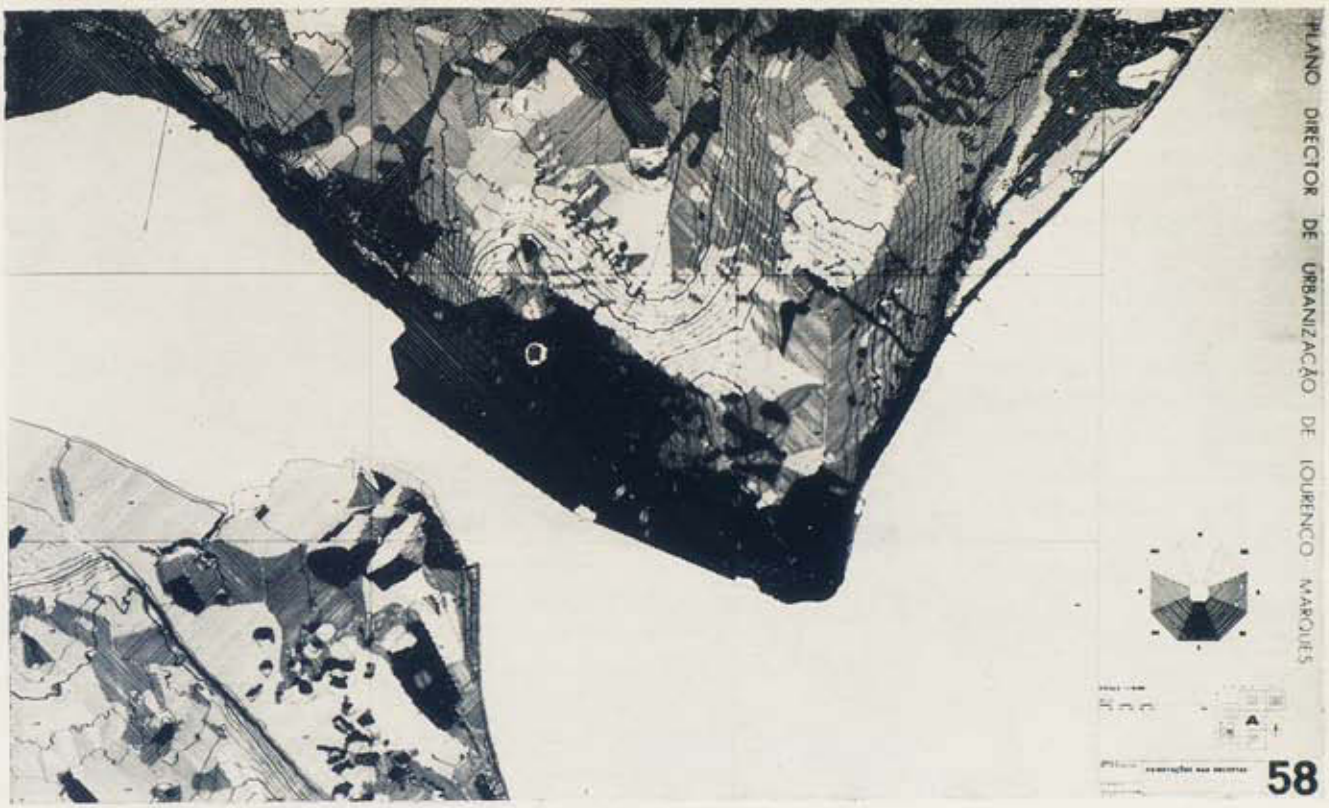
Em complemento, designado como Anexo I da memória descritiva (peça 50), estudam-se os problemas relativos à área do Alto-Maé (em confronto com o arranjo urbanístico projectado para o local), e num Anexo II dão-se orientações, também pormenorizadas, quanto à Avenida 24 de Julho, que constitui um eixo fundamental da cidade actual. Por último, no Anexo III desta peça 50, fornecem-se normas quanto às características geométricas a adoptar nas vias urbanas.

VOLUME XII

57 — DECLIVES

A carta de declives, na escala 1/10 000, constitui um elemento de base para o conhecimento fisiográfico local e é, além disso, peça essencial para o estudo de aptidão urbana. Nesta planta agrupam-se os declives em quatro escalões: 0 a 4 %, 4 a 7 %, 7 a 16 % e maiores que 16 %.

Os declives mais intensos desenham as encostas íngremes com clareza. São nítidos os «leitos de cheia», as baixas do Xandane e do Infulene,



os vales secundários da Machava, e distinguem-se também com precisão as baixas da margem direita do Incomáti. A concha de declives da área central da cidade («lagoas») destaca-se com expressão idêntica à da encosta de Sommerschield, e lêem-se também as depressões das lagoas do planalto entre o Infulene e a encosta.

As passagens naturais que o relevo apresenta e a sua acessibilidade influenciaram o desenvolvimento da Cidade. O colo de passagem entre a actual área central e as lagoas, até ao aeroporto, facilita o acesso natural da zona baixa à área planáltica do interior, para norte.

Outras passagens se desenham na área em

estudo. A quadrícula do «Plano Araújo» ou os seus prolongamentos comprometem por vezes o ajuste entre o meio natural e as formas da sua utilização.

O Plano aproveita uma série de colos e depressões para norte das «lagoas» da Cidade como passagem natural e como dreno de águas superficiais (ver referências às peças 64 a 72) no prolongamento da Av. N.ª Sr.ª de Fátima, que deverá inflectir por forma a passar entre o Jardim Zoológico e o Aeroporto até se inserir numa baixa afluente do Infulene, tomando características de auto-estrada em direcção à Moamba e fronteira da Província (sem prejuízo do prolongamento do actual alinhamento dessa Avenida para poente, como via de interesse urbano).

Foi atribuída particular importância à passagem natural a sul do «Bairro Kock», onde o Plano prevê a localização de um centro polarizador de equipamentos e vida colectiva das áreas vizinhas da Cidade Universitária.

Duma forma geral, em toda a área do Plano houve sempre a preocupação de harmonizar o zonamento e a rede viária com a configuração orográfica do terreno.

A carta dos declives dá, por sobreposição com a carta das orientações, elementos de valor para uma determinação da aptidão, pois a partir dessa síntese se estabelecem índices de radiação diferenciados.

A todos estes aspectos se refere o relatório do arquitecto paisagista (peça 75 do Plano Director).

VOLUME XIII

58 — ORIENTAÇÕES DAS ENCOSTAS

A planta de orientações de exposição das encostas, também na escala 1/10 000, constitui outra peça base, de tipo idêntico e na sequência da anterior, e é igualmente apresentada em 6 folhas, de A a F.

Distinguiram-se 8 rumos na elaboração desta peça.

VOLUME XIV

59 — FISIOGRAFIA URBANA

Na sequência das anteriores, esta peça constitui nova etapa da análise do território e do estudo de aptidão paisagística, com indicação das linhas fisiográficas fundamentais (festos e talvegues) e pontos singulares, de encontro e de distribuição.

Reconhece-se nestes «centros de encontro» e «centros de distribuição» uma vocação polarizadora, para localização de áreas de equipamento e de vida colectiva.

VOLUME XV

60 — ÍNDICES CORRIGIDOS

O estudo de aptidão paisagística prossegue com a elaboração desta planta (também na escala

1/10 000 do planeamento) em que se atribuem às diferentes parcelas do território em estudo índices de exposição, corrigidos de acordo com os dados do inquérito, estudos precedentes e ponderação das características do povoamento (peça 61).

Estes elementos constituíram as bases da definição da aptidão urbana que orientou o zonamento do Plano Director, e sugerem orientações para os seus desenvolvimentos parcelares (ver referências às peças 63 e 75).

Transcrevemos do relatório do arquitecto paisagista (peça 75):

«Comparando a planta dos declives com a das orientações e efectuando para cada mancha de sobreposição distinta a determinação do índice **Ex** obtém-se uma escala de valores relativos da radiação que se expressa no seguinte quadro, tendo em conta as condições particulares de Lourenço Marques (cf. «A aptidão urbana segundo a exposição», A. Ponce Dentinho):

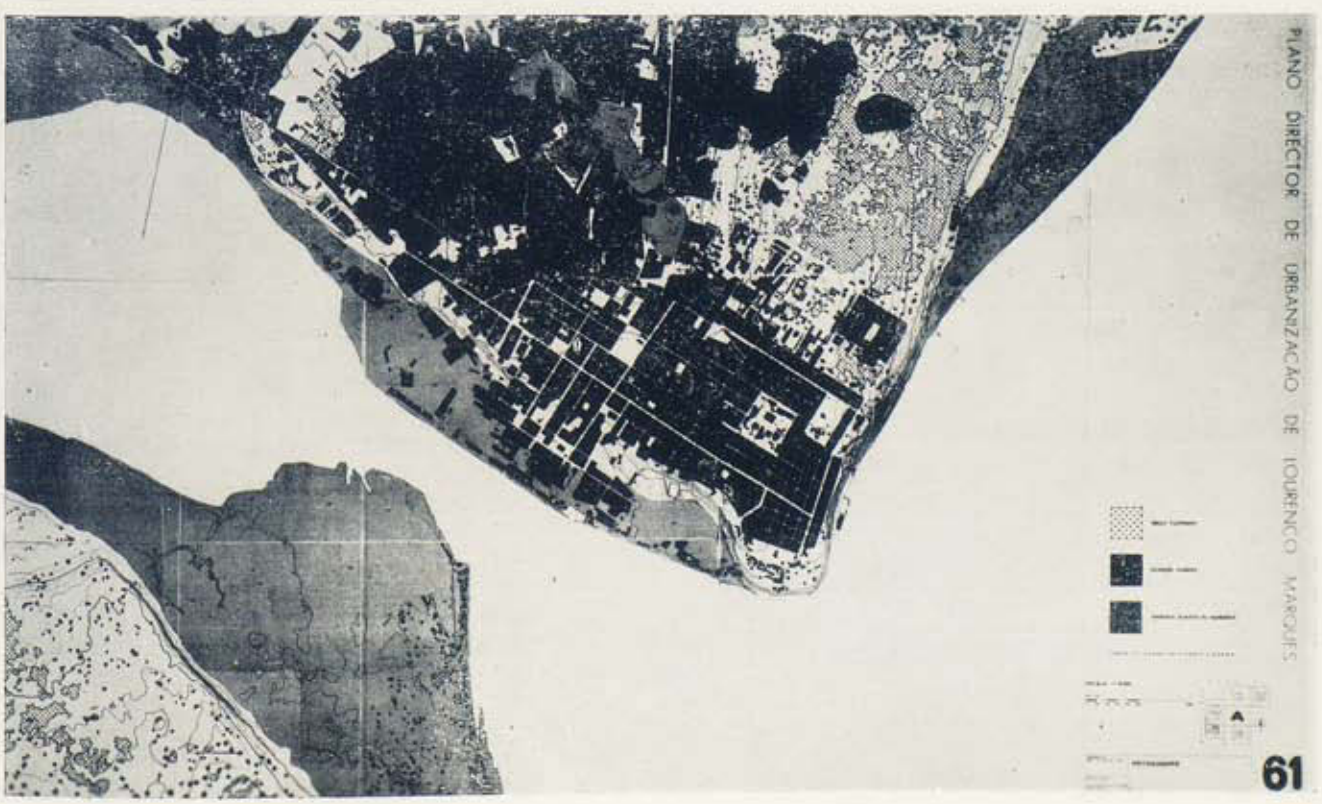
	0-4	4-7	7-16	> 16
SW	99	98	96	89
W	100	103	106	107
NW	101	105	110	114
N	102	103	105	109
NE	101	102	104	105
E	100	97	94	89
SE	99	95	90	80
S	98	97	94	87

A adaptação em relação aos locais em cada área da cidade foi feita por valorização ou depreciação dos referidos índices consoante os factores intervenientes. As bandas de inversão dos terrenos expostos aos ventos de direcção fisiológica significativa foram aquelas sobre que incidiu a primeira pormenorização microclimática, distinguindo-se os terrenos de impacto directo dessa influência daqueles de feição mais continental.

Outro elemento local que distingue aptidões é o nível freático ou a susceptibilidade de alagamento, tendo sido introduzida esta correcção para todos os terrenos a cota inferior a 10 metros. Mais intensamente se afectaram os terrenos em depressão, dadas as consequências que resultariam do acréscimo de impermeabilização.

A importância do arejamento foi atendida depreciando para a construção os índices das áreas de crista. De igual modo, os talvegues foram tidos como áreas de espaços verdes de maior economia de conservação e como drenos naturais de fluxos hídricos e aéreos, sendo a sua desvalorização como terreno urbano uma condição essencial duma estrutura urbana bem adaptada. Também nos talvegues se procurou delimitar para cada lado uma banda de percolação da água ainda que com diferencial menor, exceptuando-se as baixas até 10 metros cuja correcção a este elemento do meio já tinha sido tomada em conta.

Os terrenos com os declives mais ásperos são libertos da ocupação urbana, especificadamente



61

no caso de Lourenço Marques porque desempenham acção múltipla de drenagem, estabilidade e amenidade.

Os índices, depois de corrigidos em função de características locais, agrupam-se nos seguintes escalões que correspondem a situações discerníveis a esta escala de trabalho:

Ex		111
»	entre	108-110
»	»	105-107
»	»	102-104
»	»	99-101
»	»	96- 98
»	»	93- 95
»	»	90- 92
»	»	87- 89
»		87

A interpretação do mosaico, a localização dos centros de encontro e de distribuição e os princípios gerais de delineamento viário do ponto de vista paisagístico sugeriram uma rede que, por ajustamento a condicionamentos prévios ou doutra ordem, contribuiu para o traçado que o Plano Director adopta.»

VOLUME XVI

61 — POVOAMENTO

Através da interpretação da fotografia aérea do território em estudo com a selecção das áreas cultivadas, zonas de ocupação humana e terrenos húmidos ou inundáveis obtiveram-se indicações sobre a situação actual que se conjugam com os dados das peças anteriores, e se traduziram também em 6 folhas de uma carta à escala 1/10 000.

O critério de preparação desta peça gráfica harmoniza-se com o da peça do mesmo tipo elaborada a nível regional (peça 28).

ADMINISTRAÇÃO. RECURSOS E POTENCIALIDADES

Capacidade financeira do Município

Os números, neste sector, revelam sobretudo uma nítida escassez de meios financeiros, não em números absolutos, mas em relação às exigências dum aglomerado com a grandeza populacional, função regional, e ritmo e potencialidades de desenvolvimento de Lourenço Marques.

Limitamo-nos a apresentar aqui, como apontamento, os valores globais do orçamento ordinário do Município, para indicação da escala das verbas movimentadas:

(Valores em contos)

	Anos	
	1968	1970
Orçamentos ordinários da Câmara Municipal e Serviços Municipalizados — Total	343 412	456 167 (1)
Câmara Municipal	126 239	191 750 (1)
S. M. Água e Electricidade	163 833	199 552
S. M. Viação	53 340	64 865

(1) Inclui-se a dotação do Governo (receita extraordinária), de 25 134 contos em 1970.

Investimentos do Estado

Os investimentos do Estado realizados, na medida em que pudemos dispor de informações concretas, e pela análise dos Planos de Fomento e seus trabalhos preparatórios, não apresentaram montantes nem dão indicações capazes de orientar o estudo em que nos empenhamos, nesta fase dos trabalhos. Poderão, eventualmente, servir de apoio aos estudos económicos que o Plano Director exige e se preconizam, para seu desenvolvimento e conveniente aplicação.

ESTUDOS ANTERIORES

Interessaram directamente ao Plano Director agora elaborado os estudos anteriores mais recentes, designadamente:

— «Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques» (Ministério do Ultramar. Urbanista responsável: Arqt.º J. Aguiar — Aprovado em Abril de 1955);
— Estudos gerais e parcelares, de revisão do Plano Geral aprovado, existentes no Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal
(Técnicos responsáveis da equipa: Arqt.º Carlos Veiga Camelo, 1962/64; Arqt.º Fernando Mesquita, 1964/67);
— «A Região a Sul do Save» — Volumes I, II e III — Comissão do Plano Regional do Sul (C. P. R. S.) — 1966;
— «Plano Regulador da Ocupação do Solo nos Arredores de Lourenço Marques» — Comissão do P. R. O. S. A. L. M. — 1966;
— «Saneamento da Cidade Lourenço Marques — Plano Geral» — Hidroprojecto, consultores de hidráulica e salubridade, S. A. R. L. — L. M. 1967.

VOLUME XVII

62 — PLANO DIRECTOR — PLANTA GERAL

A planta de apresentação formal das grandes directivas do Plano quanto a estruturação e zonamento do aglomerado, é apresentada na escala 1/10 000, em 6 folhas referenciadas de A a F, conforme esquema estabelecido para as anteriores peças de estudo nesta escala.

62 — 1) Orientações gerais

Na sua concepção, o Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques teve em conta, fundamentalmente, os seguintes grupos de factores condicionantes e de objectivos a atingir:

a) Directivas de carácter regional anteriormente referidas (ver quanto aos aspectos formais, as orientações das peças 10, 25 e 31);
b) Funções económicas e administrativas do aglomerado, a nível continental e regional, e prospectivas quanto ao seu desenvolvimento no quadro dos territórios que formam com a Cidade unidades de vida e de planeamento;
c) Análise física do território e detecção da sua aptidão paisagística;
d) Condicionamentos locais resultantes das implantações existentes e ponderação dos compromissos já criados;
e) Procura duma estrutura interna do aglomerado não condicionada pela meta de um valor demográfico a atingir ou por fronteira artificial da área urbana, com base numa data arbitrária de previsão, entendendo-se que a fixação de um prazo de referência deverá ter lugar apenas nos programas concretos de aplicação do Plano, para cada uma das fases do seu desenvolvimento;
f) Possibilidade de uma execução gradual dos dispositivos planeados, por fases de dimensão viável, garantindo-se, no termo de cada uma dessas fases, uma adequada coerência de todo o conjunto até então realizado, sem forçosa dependência das infra-estruturas previstas para as fases posteriores;
g) Definição das linhas orientadoras da organização do aglomerado em condições de maleabilidade perante os novos factores que possam surgir no decorrer do seu próprio desenvolvimento, evitando-se descer a aspectos formais de carácter local cujo interesse não é imediato e só na correspondente fase de execução merecerão ser delineados, para que possam encontrar-se as soluções mais adequadas;
h) Proposição de uma variedade, tão grande quanto possível, de possibilidades de opção, por parte da Administração e dos particulares, nas etapas do desenvolvimento urbano, por forma a não vincular o crescimento da Cidade a um único conjunto de sentidos e modalidades de expansão, a fim de que a Administração tenha assim oportunidade para formular a tempo uma adequada política de terrenos;
i) Estabelecimento no território do aglomerado e região envolvente de equilíbrio na localização, dimensionamento e tipos de utilização das suas diferentes áreas (de habitação, trabalho, equipamento, recreio e circulação), favorecendo simultâneamente uma mais perfeita interpenetração dos agrupamentos humanos e uma mais homogénea usufruição dos bens de equipamento e formas de vida colectiva urbana.

Aludiremos aos aspectos mais salientes das soluções formais propostas seguindo a ordem por que os diferentes elementos do Plano vêm indicados na legenda da peça 62.

No desenvolvimento do texto, e para mais fácil localização das áreas a que nos formos referindo, vão, sempre que conveniente, indicados entre parêntesis a letra e números que identificam essas áreas na peça 79 do Plano.

62 — 2) Áreas de «habitação densa» e de «baixa densidade»

Dentro do critério geral adoptado no Plano, as áreas habitacionais, de alta e de baixa densidade, foram seleccionadas tendo em conta, em primeiro lugar, a aptidão natural do solo e os condicionamentos existentes.

Procuramos fundamentalmente associar as boas condições climáticas e de implantação com a proximidade ou fácil acesso às áreas de trabalho e de recreio. A concepção do esquema viário por forma a servir adequadamente essas áreas foi conjugada com os critérios de localização de zonas de equipamento e de centros de vida colectiva, tornando possível a constituição em cada uma dessas áreas de unidades com o grau de autonomia necessário para que possam desempenhar as funções de

células urbanas vivas, na interdependência geral que o Plano estabelece.

As expansões residenciais que se estendem da área de Sommerschield para norte, englobando os terrenos das Mahotas e prolongando-se no sentido de Vila Luísa (sectores C, G. e F da peça 79), assim como as áreas do mesmo tipo previstas nas encostas mais favoráveis da Machava (sector O), constituem as principais manchas residenciais onde a Cidade pode largamente desenvolver-se, na continuidade das áreas já «urbanizadas». Num outro sentido de expansão, a margem direita do estuário oferece desde já, para poente e para sul da Catembe (W e Z), possibilidades de um início de aproveitamento, que adquiririão todo o seu valor quando puder ser estabelecido um acesso franco, cruzando o estuário.

Nos restantes sectores do território em estudo — na Matola, nas áreas para norte de Benfica ao longo da E. N. 1, e em amplos espaços da cidade actual — outros campos de opção se apresentam para os empreendimentos habitacionais de que o aglomerado irá necessitando.

62 — 3) Habitação tradicional

Os diferentes sectores do território planeado em que se desenvolvem as áreas habitacionais dos tipos referidos na alínea anterior englobam também áreas de «habitação tradicional». Com esta designação genérica pretendemos abranger todo o conjunto de implantações de habitação humana, espontânea ou não disciplinada, em materiais precários, ou de tipos construtivos tradicionais, transpostos da vida rural e comunitária indígena para o contexto urbano em que procuram inserir-se.

Estes desenvolvimentos urbanos, de que é exemplo o actual «caniço» (v. estudos das peças 44 a 46, e 73), permanecem administrativamente classificados sob o epíteto, de certa forma burocrática e simplista, de «clandestinos», como resultado, sobretudo, da falta de previsão de estruturas e dispositivos legais capazes de os acolher e orientar, quando é certo que são consequência natural do grau de irridiação da cidade na região, e a sua existência é indissociável do desenvolvimento verificado no conjunto do aglomerado a que pertencem.

Áreas «subintegradas», por isso, como vem sendo uso chamar-lhes, merecem uma atenção especial para que os seus problemas sejam encarados, e se promovam soluções capazes de corrigir a «marginalidade» jurídica dessas construções e a correlativa «marginalidade» social das populações que ali residam. Dessa forma se tenderá para uma estrutura e uma administração urbanas mais perfeitas e ao mesmo tempo mais coerentes com as situações reais da cidade, embora se não ignorem as dificuldades que resultam das profundas desigualdades de carácter sócio-económico que se registam hoje ainda, dentro e fora dessas áreas, e as limitações de natureza financeira e humana que, perante tão vasta tarefa, condicionarão os esforços e as acções da Administração.

As normas regulamentares estabelecidas no Plano dão indicações sobre os tipos de ocupação que se prevêem nas áreas habitacionais (densas, de baixa densidade, e de «habitação tradicional»). Ao referirmo-nos às peças 80 e 81 aludiremos ainda aos critérios para uma ocupação gradual e ordenada destas áreas.

62 — 4) Outras especificações de áreas de habitação

A área atribuída a «habitação e alojamento turístico» corresponde já, pràticamente, à área actual com esse carácter. A par de edifícios de carácter residencial, encontram-se ali implantados e tenderão a desenvolver-se (espontâneamente ou por força das orientações de planeamento) edificações de carácter hoteleiro e similares.

Pela sua situação, simultâneamente na proximidade do centro urbano e de áreas verdes com equipamento de especial valor, em contacto com zonas residenciais de elevado nível sócio-económico, e com excelentes condições panorâmicas e climáticas, a área apresenta especial vocação para o efeito.

Sob designação de «possível expansão habitacional» classificam-se áreas onde não parece indicada uma ocupação a curto prazo, pela distância a que se encontram da cidade, sem acessos convenientes. São áreas cujo ordenamento deve ser estudado e pormenorizado futuramente, para quando a expansão do aglomerado o requerer em programas de médio ou longo prazo, a menos que surja antes a oportunidade de realizações globais de grande dimensão, dotadas de suficiente autonomia em relação ao equipamento e locais de trabalho da cidade actual.

As «áreas mistas de habitação e oficinas» estão previstas em zonas da Cidade que já hoje apresentam essas características ou em locais de transição entre novas expansões habitacionais

SÍNTESE DO ZONAMENTO (Peça 77 do Plano Director)

e certos espaços industriais cuja localização foi aceite por se encontrar já contratualmente aprovada.

62 — 5) Áreas industriais e portuárias

Os termos «indústria» e «estabelecimento industrial» têm hoje uma tal generalidade e uma diversidade de significados que lhes permite englobar instalações de características e dimensões de muito variadas naturezas. Não devem por isso ser aplicadas em planeamento e nas suas normas regulamentares sem adequada ponderação, e distinção em cada caso, dessas características.

Certas actividades industriais, inócuas e com determinados tipos de laboração podem — por vezes até com vantagens para o conjunto urbano — ser implantadas na vizinhança imediata ou mesmo incluídas nas áreas ditas «habitacionais». Estão neste caso, por exemplo, algumas indústrias laboratoriais ou de instrumentos de precisão. E não nos referimos aqui, como é óbvio, à «indústria hoteleira» que, no campo das actividades, reveste sempre um carácter perfeitamente diversificado.

As «áreas industriais» do Plano são, assim, destinadas àquele tipo de indústrias e actividades afins que, pelas suas exigências de espaço, acessos e infra-estruturas especiais, perturbações que provocam no meio envolvente, e outros factores específicos, exigem separação das demais áreas e um arranjo urbanístico orientado fundamentalmente em função das actividades que aí se desenvolverão.

Grande parte das áreas industriais deste tipo que interessam directamente a Lourenço Marques

situar-se-ão na sua periferia ou em zonas exteriores de fácil acesso, e o esquema na escala 1/50 000 da peça 31, a que já nos referimos, dá orientações nesse sentido.

Na área coberta pela planta na escala 1/10 000 desta peça 62, as principais áreas industriais que nos surgem são as que se indicam:

a) Áreas portuárias e desenvolvimentos industriais imediatos, em Lourenço Marques e na Matola (sector L);
b) A área do «parcelamento Kock», junto à gare de mercadorias, a nascente do aeroporto, com localização e fórmulas de urbanização aprovadas, por contrato de 6 de Fevereiro 1961 com a Câmara Municipal (H3);
c) Os núcleos que englobam as instalações já existentes na Avenida de Angola (K1), na Avenida de Moçambique para norte de S. José de Lhanguene (K1 e K2), e a poente e norte do cemitério do mesmo nome (M2);
d) As zonas, aptas para média indústria, previstas a poente da EN 1 para norte do jardim zoológico e de Benfica (M2, J2 e J1);
e) novas zonas industrias na Machava, em locais indicados pela fisiografia do território e estrutura projectada (O e Q);
f) As sugestões de localizações portuárias e industriais para sul ao longo do rio Tembe quando o esquema geral de comunicações atingir um desenvolvimento que as permita (U).

62 — 6) Área central e centros secundários

As normas regulamentares definem as características atribuídas a estas áreas.

A delimitação da área central (no sector A, da peça 79) teve por base fundamentalmente, o inquérito à situação actual do aglomerado e as tendências de desenvolvimento que se manifestam, juntamente com critérios de dimensionamento e de localização em face do esquema viário e estruturação geral do Plano Director.

Quanto aos centros secundários, nos sectores do território ainda não abrangidos pela expansão urbana, a sua localização foi influenciada pelas condições geográficas locais (designadamente as indicações constantes da peça 59) entre os demais factores de situação em relação às áreas a servir e rede viária de comunicações.

O amplo centro secundário localizado no sector B1 constitui, no pensamento orientador do Plano Director, um polo destinado a assumir especial relevância no desenvolvimento das áreas para norte da actual área «urbanizada». Implan-

PORTO DE MAR

O porto comercial situa-se na confluência dos Rios Tembe, Umbelúzi e Matola, com um eixo fundamental na direcção NE/SW que garante excelentes condições de abrigo às intempéries.

A primeira ponte para passageiros («Cais da Alfândega») existiu perto do actual edifício da Capitania do Porto. Quando foi iniciada a construção do caminho de ferro para a África do Sul foi construída nova ponte, a que se chamou «Cais do Caminho de Ferro», mas os navios continuavam a fundear ao largo, sem possibilidades de atracagem.

Em 1902 iniciou-se a construção dum cais acostável provisório, utilizado já em 1903, nascendo assim o «Cais Gorjão» que ainda hoje mantém a designação e constitui elemento fundamental do equipamento portuário actual, aproximando-se dos 2500 metros de comprimento.

Novos cais se estabeleceram depois, designadamente na área da Matola. Entre as instalações nesta área avulta o cais de minérios, localizado a jusante das estâncias de madeira. Tem 200 metros de extensão, fundado à cota de −12,0 m, e está completado com 2 «duques d'Alba» para amarração e manobra dos cargueiros maiores. O terrapleno dispõe de 170 000 m²; desta área, 110 000 m² foram conquistados ao mar mediante uma ampla obra de movimentação de terras. A instalação mecânica de manuseamento de minérios dá ao porto de Lourenço Marques, também neste domínio, posição de primeira linha entre os portos africanos.

São aqui manuseados minérios provenientes da República da África do Sul e da Rodésia (3 000 000 ton. passando pelo porto de Lourenço Marques), assim como ferro e outros minérios da Suazilândia.

Uma densa rede de vias férreas e gare de triagem, cujos percursos ultrapassam 90 km, servem as instalações do porto.

Este encontra-se equipado com instalações mecânicas dos mais diversos tipos (carvoeiras, frigoríficos, manuseamento de minérios a granel, condutas para água e combustíveis líquidos, cais e armazéns de madeiras, instalações especializadas para o açúcar, cereais, etc., doca seca, terraplenos e armazéns diversos, etc.).

É muito acentuado o ritmo crescente de movimento do porto (perto de 6 milhões de toneladas em 1960 e mais de 11 milhões em 1967, com previsões da ordem dos 16 milhões actualmente).

Quanto ao tráfego interno no estuário, o serviço de «ferry-boat», extremamente precário, está a cargo de empresas particulares.

tado num colo de passagem geográfico, em condições de servir simultâneamente áreas muito diversificadas (centro universitário e cultural, áreas residenciais de vários tipos, e uma área industrial), tem também situação muito favorável em relação às vias fundamentais da rede urbana que o circundam e servem.

Trata-se de um polo local cujo desenvolvimento convém fomentar, com apoio num planeamento cuidado que promova a implantação naquela área de instalações capazes de constituir focos iniciais de atracção para a vida colectiva a que o centro está destinado.

Um outro centro cuja valorização se propõe e se apresenta como prioritário é o que poderá gerar-se a partir do actual mercado e núcleo comercial de Xipamanine.

Na Matola, admite-se que o núcleo de equipamento em esboço de formação venha a desenvolver-se e possa um dia assumir, em menor escala e nas relações com a área envolvente, uma função de pequena «área central» do sector poente do aglomerado, em paralelo com muitas das funções do centro actual da Cidade.

62 — 7) Equipamento — Administração

Grande parte das áreas indicadas sob esta designação correspondem a situações já existentes ou em início de constituição, assim como a compromissos e decisões já tomadas.

O inquérito, em especial nas peças 36 e 39, dá indicações quanto às primeiras. Quanto às segundas, a Cidade Universitária é um exemplo de área já vinculada, onde se iniciaram mesmo algumas implantações, embora sem programa geral aprovado para todo o conjunto, que se procura agora estabelecer com base em novo estudo de urbanização local.

No entanto, o Plano reserva deliberadamente para a Cidade Universitária uma área superior à que lhe estava destinada, e a experiência tem ensinado que são sempre escassas as áreas disponíveis para estes fins quando há o propósito firme de as aproveitar e valorizar, como é necessàriamente o caso da Universidade de Lourenço Marques. A eventual possibilidade de duplicação de estabelecimentos universitários, utilizando um outro local, em futuro distante, com a Cidade já amplamente desenvolvida, não invalida a necessidade da reserva que se propõe.

E considera-se fundamental, designadamente, a parte desta reserva que se situa para norte do prolongamento da Avenida A. Castilho, seja para a própria Universidade, seja para instalações para-universitárias ou equipamento cultural afim, de interesse provincial ou regional. O eventual conflito que possa surgir com o contrato da concessão Sommerschield (compromisso local da Administração com uma empresa particular) não parece dever ser obstáculo a este propósito, já que é possível, em face do Plano, estabelecer compensações nesta ou em outras áreas, com pequeno sacrifício municipal ou até com vantagens para ambas as partes. Nesses termos, haverá forma de garantir a reserva desta área para as realizações de interesse colectivo que a requerem.

Outras áreas de equipamento têm as suas funções bem definidas pela própria localização (por exemplo, as instalações ligadas à navegação aérea e correspondente serviço do público, etc.).

As áreas de equipamento de menor relevo, englobadas em diferentes sectores do território estudado, serão sucessivamente utilizadas, dentro do carácter que lhes é atribuído, de acordo com os planos parcelares de cada área e tendo em atenção os planeamentos sectoriais que, para o conjunto da Cidade ou suas áreas de influência, forem sendo elaboradas pelos diferentes serviços responsáveis pela saúde, ensino, etc., em colaboração com a Câmara Municipal.

As áreas de «Administração» previstas dispõem já de extensão para amplas realizações, mas é sobretudo nas áreas classificadas como de «equipamento especial, com interesse panorâmico» que se prevê a implantação daquelas instalações cuja irradiação regional justifique situação de especial destaque no quadro urbano.

Como é óbvio, e de acordo com o espírito das normas regulamentares, tanto as áreas centrais como as áreas habitacionais são susceptíveis de conter em si, mediante planos parcelares adequados, espaços para outras peças de equipamento e de administração, com menor amplitude de irradiação nas suas funções.

Quanto às áreas de equipamento de recreio e turismo, situam-se predominantemente, como é natural, ao longo da actual «zona de praias» para norte da Polana, e, na margem direita do estuário, para sul da Catembe, também voltadas para a Baía. Alguns elementos aparecem isolados no tecido urbano, como por exemplo o Estádio Salazar recentemente inaugurado.

CONDICIONAMENTOS E SERVIDÕES

Zonas cativas para fins especiais

Os estudos, entre outros condicionamentos, tiveram em conta as seguintes áreas cativas ou vínculos existentes anteriormente à elaboração do Plano Director, sem que se lhes tenha atribuído carácter totalmente rígido (como é óbvio, quando as áreas se encontram ainda livres e as obras não executadas, é sempre possível ponderar uma utilização diferente da programada; a opção por uma solução diversa dependerá, sobretudo, dum problema de maior ou menor custo, e da capacidade técnica e administrativa da Administração para fazer vingar a nova solução, mais conveniente, que se propõe como alternativa):

- Terrenos destinados à Cidade Universitária;
- Condicionamentos fundamentais do contrato da Câmara Municipal de Lourenço Marques com a «Delagoa Bay Lands Syndicate, Ld.» para a Quinta de Sommerschield;
- Área destinada aos edifícios governamentais, na Baixa Maxaquene, junto ao actual edifício da «Fazenda»;
- Prolongamentos, para Norte e para Sul, da Avenida António Enes;
- Orientação geral dos traçados propostos (em que o projecto de saneamento se apoiou) dos prolongamentos das Avenidas Manuel Arriaga e Augusto de Castilho, para norte;
- Contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a «Transvaal and Delagoa Bay Investment Company, Ld.» para urbanização da parcela 140 (Parcelamento «Kock», na zona da gare de mercadorias);
- Traçado da Avenida Nossa Senhora de Fátima;
- Plano Geral do Porto de Lourenço Marques, a que se referem os pareceres n.^{os} 1/59 e 1/62 do Conselho Superior de Fomento Ultramarino (tem o carácter de esboço, ou estudo prévio, pelo que deve atribuir-se-lhe toda a maleabilidade, sobretudo nas fases de execução a mais longo prazo);
- Localização do campo de aterragem da Costa do Sol (estudo de 19 de Setembro de 1967 do Serviço da Aeronáutica Civil);
- Localização da estação de tratamento de esgotos e de lixos, no lado poente dos terrenos do Jardim Zoológico.

Foram tidos em conta os compromissos já assumidos pelo Município na «zona de praias».

Entre as sugestões expressas na planta quanto a áreas deste tipo, deve referir-se a localização proposta para uma ampla instalação desportiva e de recreio que pode consistir num hipódromo ou ocupação de valor equivalente, o que completará todo o esquema delineado para esta área onde figuram já o autódromo, um campo desportivo, o clube de golfe (D 3.1), e futuramente o aeródromo de turismo, parques de campismo, etc., num conjunto que se prolongará com uma área de reserva natural junto à costa, proposta no Plano.

62 — 8) Áreas verdes

A estrutura geral de áreas verdes foi já objecto de considerações a propósito do esquema de ordenamento da área suburbana da peça 31, e é analisada no relatório da peça 75. Devem salientar-se as reservas naturais propostas.

A nível local, o Plano procura conservar e valorizar as áreas já hoje assim classificadas, e define a localização de novas zonas verdes de recreio urbano.

As áreas de cemitérios são completadas com uma vasta reserva para o efeito, em local suburbano a norte, indicana na peça 31, além dum outro cemitério na Catembe. As novas áreas propostas ocupam posição acropólica em relação ao território envolvente, e tangencial a vias de circulação rápida.

Nos espaços verdes vinculados (ver características nas normas regulamentares, em 7.2) destacamos os seguintes:

— viveiros da Câmara Municipal, com superfície ampliada em relação à actual, tendo em vista o incremento da área urbana e correspondente aumento de exigências de tratamento e conservação de espaços verdes públicos;
— campo de golfe, correspondente às instalações actuais;
— zona de depósito de S. José, na actual área de «canico», com limites regularizados em função dos novos traçados viários;
— reserva para o novo Jardim Botânico;
— área anexa ao futuro aeródromo de turismo da Costa do Sol;
— parques de campismo;
— área anexa ao aeroporto Gago Coutinho;
— áreas anexas às instalações militares;

Construção. Obras Públicas

Como índice do ritmo da construção legalizada em Lourenço Marques, podemos referir os seguintes números: nos primeiros semestres de 1968 e de 1969 registaram-se respectivamente, 132 prédios concluídos com 578 fogos (1968) e 134 prédios concluídos com 731 fogos (1969). Os números que indicamos não representam valores anormais e traduzem uma tendência verificada para um acréscimo da altura média das novas construções e para aumento do volume de capitais investidos na construção civil, o que se vem notando nos últimos anos, após um breve período de certa retracção desses investimentos. Aos 134 prédios de Janeiro a Junho de 1969 correspondem, segundo se estima, cerca de 178 000 contos, ou seja um valor médio por obra da ordem de 1300 contos.

Embora nem todos os prédios se destinem a habitação, esta constitui, naturalmente, o sector dominante.

Deve, no entanto, ter-se em conta que é muito alto o montante de construções clandestinas, e só o número de casos detectados pela fiscalização ascende cada ano a algumas centenas, sem falar já de habitações precárias ou de tipo tradicional.

— zonas desportivas e de recreio previstas na margem direita do estuário, no sector V.

Quanto ao Parque Central, a desenvolver na área deprimida das Lagoas (em K 1), constitui um elemento de primordial importância no quadro do ordenamento urbano proposto. Para além da sua função normal de zona verde, esta área, como parque, poderá contribuir decisivamente para a moderação climática da Cidade, contrariando a tendência para a continentalização do clima resultante do aumento progressivo das zonas construídas. A impermeabilização do solo nestas zonas, com arruamentos e construções, teria aliás, consequências da maior gravidade para o próprio sistema de esgotos tal como foi concebido em 1967, e a constituição desta área verde é recomendada também pelos técnicos autores do projecto dessa rede de saneamento, a fim de não se agravar ainda mais a insuficiência que sempre se verificará nas secções de vasão dos colectores nos períodos de chuvadas excepcionais.

Nas peças 64 a 72 sugere-se a alternativa que o Plano Director propõe para drenagem superficial das águas das Lagoas, em conexão com o traçado da via noroeste (da Moamba) e com a constituição deste parque central.

A peça 62 delimita uma zona como «2.ª fase do Parque Central». Ela resulta de um compromisso com a situação actual, tendo em conta a presença nessa área de numerosíssimas habita-

INFRA-ESTRUTURAS URBANÍSTICAS

Distribuição de águas

Está a cargo dos S. M. A. E. (Serviços Municipalizados de Água e Electricidade).

Encontra-se encaminhado, com estudos em curso e execução das primeiras fases de trabalhos, o problema do abastecimento de águas à cidade.

Presentemente, a par de deficiências de caudal e irregularidades de abastecimento às áreas ditas «urbanizadas», verifica-se uma acentuada carência ou total ausência de infra-estruturas nas áreas de «Caniço», desenvolvimentos habitacionais periféricos, Catembe e outras áreas em início de desenvolvimento.

Na área servida por rede de água domiciliária, as capitações dos consumos domésticos têm descido de cerca de 280 l/hab./dia, em 1950 para cerca de 200 l/hab./dia em 1965, podendo interpretar-se este decréscimo como resultante do desenvolvimento das construções em altura em desfavor das moradias com jardim. Os consumos unitários industrial e público têm também descido, de forma menos acentuada, rondando valores da ordem dos 200 l/hab./dia em 1950, e 130 a 160 l/hab./dia em 1965.

Nas áreas de habitação do «Caniço» servidas por alguns fontanários o consumo não tem ultrapassado o escassíssimo valor de 5 l/hab./dia.

Esgotos

As redes de saneamento, de águas negras e pluviais, actualmente muito deficientes, foram objecto de estudos iniciados antes dos trabalhos do Plano Director de Urbanização e prosseguidos depois em simultaneidade.

Desse facto resultaram mútuos condicionamentos, adoptando-se no Plano Director traçados viários anteriormente aprovados ou tàcitamente aceites pela Câmara, e sobre os quais se havia apoiado já a concepção geral do esquema de saneamento; ao mesmo tempo, esse esquema adaptou-se às directivas e pormenores de traçados que o Plano Director em elaboração foi formulando e definindo.

O Plano Geral de Saneamento, concluído no decorrer dos estudos do Plano Director em face da urgência com que se apresentavam à Câmara os problemas a resolver naquele domínio — constituiu assim um elemento que, em vários aspectos, tomámos no Plano Director de Urbanização como um condicionamento, dentro da preocupação de não retardar a resolução dos problemas de salubridade urbana e tornar viável a realização dos empreendimentos que se estavam planeando com esse fim. Dentro deste espírito se ajustaram, como dissemos, certos traçados viários fundamentais.

O Plano Director de Urbanização pôde, entretanto, encontrar outros caminhos, e apresenta sugestões e possibilidades de alternativas ao esquema de saneamento elaborado, designadamente no que se refere à drenagem de águas superficiais, que inicialmente não poderiam ter sido consideradas pela equipa técnica incumbida daquele estudo, mas merecerão agora ponderação adequada (ver referências à peça 62 — alínea 8 — e às peças 64 a 72).

Lixos

O problema dos lixos, que assume presentemente gravidade pelas condições em que a recolha é feita, nas áreas abrangidas com alguma eficiência pelos serviços, e pelas condições de insalubridade a que as demais áreas estão ainda votadas, encontra-se encaminhado para uma solução através de estudo promovido paralelamente com os projectos de saneamento.

As actuais lixeiras serão abandonadas e substituídas por instalações adequadas, reservadas no zonamento do Plano Director.

Energia eléctrica

Distribuição a cargo dos S. M. A. E. (Serviços Municipalizados de Águas e Electricidade).

Está já projectado, e estudado o financiamento, de remodelação e ampliação da rede de distribuição, em face do crescimento extremamente rápido que se vem verificando no consumo. Esse projecto poderá agora ser confrontado com o Plano Director de Urbanização e seu desenvolvimento futuro.

ções de «caniço» que não será possível nem recomendável remover em face dos interesses das populações aí residentes, para além dos problemas económicos que uma operação dessas acarretaria. Trata-se de área a recuperar progressivamente, em paralelo com as demais acções no domínio da política habitacional e de desenvolvimento urbano, a levar a efeito no âmbito do Plano Director. As normas regulamentares referem-se expressamente a este objectivo do Plano (em 7.4 e 7.4.1).

62 — 9) Outras áreas

Como «áreas em recuperação» estão classificadas certas áreas inundáveis e de mangal, a área de regularização fluvial prevista nos estudos do plano geral do porto de Lourenço Marques, e algumas áreas marginais (que só estudos técnicos locais poderão definir com mais precisão, nas suas formas de regularização e utilização futura).

As normas regulamentares referem-se, em

8.1, aos possíveis destinos e ao regime a vigorar nestas áreas.

A área de «Feira» foi localizada na margem sul do estuário por se reunir ali um conjunto de condições difíceis de encontrar noutro sector da Cidade: ampla superfície, ainda livre de ocupação humana; proximidade de centros urbanos; vizinhança de áreas verdes e zonas de água; bom serviço de acessos quando o esquema urbano tiver atingido fase adiantada de desenvolvimento; boas condições topográficas locais; ausência de condicionamentos provocados pela ocupação das áreas vizinhas e facilidade de as ordenar em função das instalações que se projectam; etc.

As normas regulamentares, em 8.2 e 8.2.1, dão orientações quanto ao destino desta área, admitindo que, enquanto não for utilizável para o fim em vista, a Feira possa instalar-se num local da área urbanizada actual, ou num dos centros secundários previstos, como forma inicial de vivificar uma expansão convenientemente programada.

62 — 10) Circulação

Faremos resumida enunciação das linhas dominantes do esquema viário proposto no Plano Director, que aparece nesta peça 62 e se esquematizou na peça 74.

a) **Na rede primária urbana:**

— artérias regionais e de interesse inter-urbano já citadas nos comentários às peças 25 e 31 (designadas na legenda do esquema 74 por «auto-estradas» e «vias rápidas regionais»);

— via primária de serviço das expansões urbanas constituída pelo prolongamento da Avenida Manuel de Arriaga para narte;

— prolongamentos da Avenida Brasil, continuada depois para nascente por uma via de escalão inferior, em serviço até ao aeródromo e área de praias;
— prolongamento da Avenida N.ª Sr.ª de Fátima para poente, já aprovado, à data de início dos estudos;
— artéria de ligação da actual E. N. 254 com a via rápida de ligação à Namaacha;
— via de serviço dos desenvolvimentos urbanos da Catembe.

b) **Grandes circulações marginais**

— artéria de serviço das praias, cujo traçado se propõe desviando da costa a avenida actual e contornando as utilizazações marginais por poente, para conveniente segregação do tráfego de velocidade do tráfego local;
— prolongamento da Avenida da República para nascente, com traçado aderente à «Barreira», para manutenção da integridade do espaço verde, e prolongamento da mesma avenida para poente, estabelecendo a continuidade de todos os anteriores traçados até ao Infulene; anote-se o traçado proposto para o prolongamento neste sentido na área da Baixa, que utiliza um percurso pelo interior de quarteirões em locais de construções de valor reduzido, e prossegue depois junto à barreira da Malanga;
— vias marginais do Infulene;
— via costeira, na Matola, servindo as áreas portuárias, na continuidade de traçados das anteriores, e prolongando-se como artéria residencial e de recreio para norte e poente, paralelamente ao rio;
— vias projectadas nas áreas a sul do estuário, na base das respectivas encostas, bordando o Xandane e acompanhando o estuário e o Tembe.

c) **Eixos de distribuição interna:**

— prolongamento da Av. Massano de Amorim para poente, como excelente meio de drenagem do núcleo urbano central (a meia distância das Avenidas 24 de Julho e N.ª S.ª de Fátima) e ligação suplementar dessa área aos sectores de poente do aglomerado;
— ligação da área universitária e centro secundário vizinho em B.1 à Avenida Brasil e zonas do aeroporto, com passagem inferior sob a via férrea;
— prolongamento da Avenida A. Castilho até à linha de costa;
— via de parque e de ligação entre aeroportos que contornará por nascente a actual área do Aeroporto Gago Coutinho, prosseguindo para norte em direcção ao local do futuro aeroporto internacional;
— numerosas outras artérias cujo traçado em planta se explica e cujas funções se definem por confronto com o zonamento e demais directivas do Plano.

CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS MÍNIMAS DOS ARRUAMENTOS URBANOS

Características geométricas	Auto estradas	Artérias principais	Ruas colectoras		Ruas locais	
			Zonas residênciais	Outras	Zonas residênciais	Outras
Número de vias .	≥ 4	4-6	2	4	2	2-4
Vias	3,50	3,25	3,00	3,25	3,00	3,25
Bermas ou vias de estacionamento	3,0	3,0	3,0	3,0	2,5 *	3,0
Passeios	5,0	3,5	3,0	2,5	3,0	2,5
Separador	6,0	3,5	—	—	—	—
Plataforma	36	30-36	18	24	15-17	18-24
Velocidade-base .	80 k/h	60 k/h	50 k/h	50 k/h	40 k/h	40 k/h
Distância da paragem	105	85	60	60	50	50
Sobreelevação máxima	8 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %
Raio mínimo em planta	230	150	80	80	—	—
Trainel máximo ...	3 %	4 %	8 %	8 %	12 %	12 %

* No caso de pequenos volumes de tráfego pode haver estacionamento só de um lado.

Quadro constante do «Estudo do Tráfego» do Eng.º A. Ferreira do Nascimento — Peça 50 do Plano Director.

d) **Características geométricas das vias:**

Como referem as normas regulamentares, na sua disposição 9.1, as características previstas para as vias são as que constam dos capítulos próprios do relatório do estudo de tráfego (peça n.º 50).

Apresenta especial interesse para os objectivos do Plano Director, desenvolvimento e concretização das suas directivas, a criação, pelo Dec-Lei n.º 48 860, de 8 de Fevereiro de 1969, do Gabinete de Urbanização e Habitação da Região de Lourenço Marques, «com carácter temporário, na dependência directa do Governador-Geral de Moçambique», e «destinado a promover e coordenar os inquéritos, estudos, planos e meios de acção concernentes aos domínios da urbanização e da habitação na região de Lourenço Marques». (O mesmo diploma acrescenta que «poderão eventualmente ser-lhe atribuídas funções de estudo e planeamento no sector da urbanização e habitação relativamente a outras áreas urbanas de Moçambique»).

e) **Centro de coordenação de transportes:**

Vincula-se para o efeito uma área, junto ao actual aeroporto e caminho de ferro, pelas razões e nos termos da disposição 9.2 das normas regulamentares. A situação privilegiada dessa área em relação às infra-estruturas dos diferentes meios de transporte transparece, aliás, com clareza, da simples observação das plantas que as representam.

62 — 11) — Composição geral do Plano

Reportamo-nos às considerações anteriormente feitas quanto às directivas regionais que enquadraram o Plano e quanto aos objectivos de nível local a atingir, assim como às orientações expressas gràficamente e em síntese nos esquemas das peças 76 a 81 a que adiante aludiremos.

VOLUME XVIII

63 — DESENVOLVIMENTO DO PLANO SEGUNDO A APTIDÃO

O Plano Director contém orientações para os seus desenvolvimentos futuros e para apoio dos estudos de urbanização locais, com base na aptidão natural urbana das diferentes parcelas do território. Essas orientações exprimem-se numa carta apresentada na mesma escala da Planta Geral do Plano (1/10 000), e no texto da peça 75 (relatório do arquitecto paisagista) que expõe a forma como essa carta foi concebida e dá indicações para a sua interpretação.

E — NORMAS REGULAMENTARES

1 — DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1 — REFERÊNCIAS

O Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques é constituído pelas orientações e propostas de solução formais expressas no conjunto das suas peças escritas e desenhadas, numeradas de 1 a 82, conforme o índice da peça inicial.

Para formulação das normas regulamentares adoptou-se a peça 62 (Plano Director — Planta Geral), constituída por 6 folhas designadas de A a F, como planta de referência principal, e a ela se reportam as normas sempre que não haja citação em contrário.

1.2 — CARÁCTER DO PLANO

O Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques constitui o instrumento orientador e coordenador da ocupação do solo na área de implantação do aglomerado populacional e nas suas áreas envolventes, segundo uma estrutura urbana maleável nas formas acidentais, e evolutiva no tempo de acordo com a realidade urbana e perspectivas que progressivamente se vão definindo, mas indissociàvelmente apoiada nos condicionamentos naturais permanentes e nas grandes opções que determinam o quadro de desenvolvimento que se propõe.

1.3 — DESENVOLVIMENTO DOS ESTUDOS

Entende-se que normalmente, para efeitos de aplicação concreta a empreendimentos localizados, o Plano Director será desenvolvido progressivamente em planos directores parcelares, que pormenorizarão o esquema orientador e estabelecerão os programas de ocupação de fracções do território do aglomerado, dotadas de suficiente unidade e autonomia para poderem ser destacadas como células componentes deste Plano Director.

Tais planos parcelares permitirão, por sua vez, a elaboração dos planos de urbanização locais que presidirão à execução das infra-estruturas e das construções, ou à aplicação da área a outro fim previsto.

1.3.1 — A delimitação das fracções do território que requerem «planos directores parcelares» estabelecer-se-á por forma a integrar essas unidades de planeamento nas divisões principais esquematizadas na planta de referência n.º 79, ponderadamente corrigidas com os critérios de agrupamento de núcleos populacionais expressos na peça n.º 80.

Os «planos de urbanização locais» abrangerão, no mínimo, uma área delimitada com base nas zonas definidas no Plano Director, ou no desenvolvimento do Plano segundo a aptidão urbana.

A adopção de limites para uma unidade de planeamento, em qualquer escalão, não deve fazer esquecer no estudo a interpenetração que se impõe com as unidades contíguas, no quadro das orientações do Plano Director.

1.3.2 — Quando os empreendimentos se integram em áreas já urbanizadas e venham a apoiar-se nas infra-es-

truturas existentes, ou nos casos em que o presente Plano Director tenha já descido a pormenor suficiente, poderá aceitar-se que se promova a elaboração de planos de urbanização locais sem necessidade da fase intermédia representada pelo plano parcelar.

1.4 — FORMAS DE OCUPAÇÃO

Dentro da concepção referida em 1.2, de uma estrutura evolutiva em permanente busca da melhor forma de adaptação às directivas gerais e condicionamentos permanentes definidos no Plano, estabelece-se um zonamento, associado ao esquema viário principal, em que cada zona é caracterizada pela natureza da ocupação dominante prevista.

Assim, juntamente com as indicações de traçados e hierarquias viárias, o Plano distingue os seguintes tipos de zonas fundamentais, segundo a legenda da peça 62:

a) — Habitação densa
b) — Habitação de baixa densidade
c) — Habitação tradicional
d) — Habitação, e alojamento turístico
e) — Possível expansão habitacional
f) — Áreas mistas de habitação e oficinas
g) — Indústria e áreas portuárias
h) — Área Central
i) — Centros Secundários. Comércio. Serviços
j) — Equipamento. Cultura. Saúde. Assistência. Segurança
k) — Administração
l) — Equipamento de recreio e turismo
m) — Áreas de equipamento especial, com interesse panorâmico
n) — Cemitérios
o) — Espaços verdes vinculados
p) — Verde urbano
q) — Parque Central (2.ª fase)
r) — Verde Rural
s) — Reserva Natural
t) — Áreas em recuperação. Recreio. Permanência temporária
u) — Feira
v) — Centro de coodenação de transportes

1.4.1 — As zonas de ocupação urbana (residenciais, industriais, de equipamento ou de serviços) definidas no Plano englobam sem distinção, áreas já urbanizadas e áreas susceptíveis de o ser. Em relação às áreas já urbanizadas, condicionadas no seu desenvolvimento pelas realidades existentes que o Plano considerou, as especificações das normas regulamentares serão interpretadas tendo em conta tais realidades, na medida em que se revelem insusceptíveis de alteração (em prazo e com meios de acção proporcionados aos valores de interesse geral que no Plano se defendem).

1.5 — CONCRETIZAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS

Nenhuma área ainda não urbanizada será ocupada sem prévio estabelecimento de um plano de urbanização local, integrado nas orientações do Plano Director, e fixando, designadamente, os locais de equipamento colectivo e as infra-estruturas de que a nova área urbanizada carece. Esse plano local deverá considerar expressamente a parte que lhe compete na constituição do equipamento de conjunto do escalão superior de planeamento em que se integra, conforme o Plano Director ou o plano director parcelar estabeleçam (vide 1.3).

1.5.1 — Consideram-se urbanizadas apenas as áreas normais de construção que contactem directamente com vias públicas já existentes, dotadas das infra-estruturas indispensáveis ao conveniente funcionamento e salubridade das instalações que aí se possam implantar, e até à profundidade máxima de 50 metros a partir da via pública que serve cada parcela.

Toda a parcela que não reuna essas condições tem o estatuto de parcela rural e a eventual circunstância de o Plano Director prever acessos e infra-estruturas não lhe confere outro estatuto enquanto tais condições não estiverem concretizadas.

1.5.2 — A circunstância de uma área ser considerada «urbanizada» não implica necessàriamente a autorização de construção nas parcelas, designadamente se a sua conformação ou a via que a serve não se harmonizarem com o Plano Director, para além dos regulamentos gerais ou locais que condicionem a respectiva utilização.

1.5.3 — Os regulamentos próprios dos planos parcelares e dos planos locais pormenorizarão, com o rigor que os objectivos do estudo exigirem, as condições de utilização de cada parcela, dentro do espírito do Plano Director e suas normas regulamentares, sem lhes modificar o sentido e o carácter.

1.5.4 — Pelo que diz respeito a operações de loteamento promovidas por particulares, as orientações anteriores serão acompanhadas do cumprimento das disposições da portaria n.º 23 804, de 24-12-68, que promove a extensão aos territórios de Angola e de Moçambique do Decreto-Lei n.º 46 673, de 29-11-65.

1.5.5 — Independentemente dos seus méritos técnicos, um plano parcelar proposto por um particular para uma zona ainda não urbanizada, mesmo que se refira a área de expansão prevista no Plano Director, pode ser recusado pela Câmara se não se integrar convenientemente na orientação estabelecida para ocupação progressiva e ordenada, por fases, do território do aglomerado.

1.6 — OUTRAS DISPOSIÇÕES

1.6.1 — Todas as obras de construção e os trabalhos que provoquem alteração da topografia ou modificação sensível das características locais requerem autorização camarária e só poderão ser licenciadas se se verificar que não colidem com as disposições do Plano Director.

Admitem-se, no entanto, as obras normais de conservação, e poderão autorizar-se pequenas modificações ou beneficiações que não afectem sensivelmente o valor dos prédios se se previr que estes só serão atingidos pela concretização do Plano em prazo superior a

VOLUMES XIX E XX

64 a 73 — MODELAÇÃO DO TERRENO NO PARQUE CENTRAL E ESTUDO DO CANIÇO (ANEXO)

O problema de «modelação do terreno no parque central» é analisado sumàriamente em nove peças desenhadas, sete das quais constituindo o Volume XIX e as duas restantes incluídas no Volume XX.

Nestas nove peças desenhadas apresenta-se um estudo, em esboceto, de modelação do terreno num percurso desde as áreas de depressão das Lagoas, no centro da área urbana, em direcção ao noroeste, até ao Infulene. Neste estudo conjuga-se o previsto traçado da grande artéria rodoviária da Moamba com a movimentação de terras necessárias para drenagem natural daquelas áreas de depressão.

Trata-se de uma sugestão a que já aludimos anteriormente, designadamente em 62-8, deste texto.

Numa última peça (n.º 73) incluída no volume XX, apresenta-se uma colectânea de dados numéricos do «Estudo do Caniço» contido nas peças 44 a 46, dados estes que se incluem, em anexo ao estudo inicial como base para possíveis estudos de desenvolvimento.

VOLUME XXI

74 — PLANOS PARCELARES DESENVOLVIDOS NO DECORRER DOS TRABALHOS

Durante a elaboração do Plano Director para o conjunto da aglomeração de Lourenço Marques, foram sendo preparados planos parcelares de urbanização, de acordo com as exigências de crescimento da Cidade. Estes estudos orientaram-se, sempre que possível, pelas normas porventura já definidas no âmbito dos trabalhos do Plano Director em curso, e este, por sua vez, adoptou como condicionamentos os programas e traçados locais que foram sendo aprovados. A esta forma de actuação nos referimos anteriormente.

75 — PLANO DIRECTOR — ORDENAMENTO PAISAGÍSTICO — DESENVOLVIMENTO SEGUNDO A APTIDÃO

Neste relatório do arquitecto paisagista (referente ao conjunto dos trabalhos do Plano Director, nos sucessivos escalões de inquérito, análise e planeamento em que os estudos se processaram) expõem-se as orientações de ordenamento paisagístico adoptadas, as recomendações constantes da peça 63 para desenvolvimento do Plano segundo a aptidão urbana do território, e sugestões de carácter pessoal quanto a diferentes problemas e caminhos possíveis de evolução do aglomerado.

Abordam-se sucessivamente os capítulos referentes à localização geográfica do aglomerado, enquadramento regional, região envolvente da baía da Lagoa, directivas regionais para o planeamento da Cidade, análise da área de Lourenço Marques, inquérito local, evolução da cidade, aptidão urbana, estrutura geral da Cidade e observações quanto ao zonamento, ordenamentos especiais (referências à rede viária e à modelação do terreno no parque central), e desenvolvimento do Plano segundo a aptidão. Neste último capítulo faz-se referência aos espaços verdes naturais, verdes urbanos, verdes especiais, verdes agrícolas, equipamento, habitat urbano, áreas do sector terciário e áreas do sector secundário.

Grande parte destas orientações estão já expressas no contexto do relato geral que vimos fazendo dos trabalhos do Plano.

VOLUME XXII

76 a 81 — ESQUEMAS FUNDAMENTAIS

No conjunto de oito peças desenhadas que compõem este volume, faz-se uma síntese das grandes orientações do Plano Director quanto às formas de ocupação do território e às previsões da sua evolução no tempo, permitindo o confronto das manchas planeadas e a apreciação das interdependências dos vários elementos desse Plano, para uma mais fácil compreensão da sua concepção global.

Em 76 esquematiza-se a rede de circulação automóvel, e a respectiva hierarquia viária.

Em 77 apresenta-se uma síntese do zonamento (ocupações dominantes em cada área), e em 78 faz-se o confronto das manchas habitacionais com as de indústria, de equipamento e áreas verdes.

Na peça 79, o território abrangido pelo Plano Director foi dividido em sectores, designados por uma letra e subdivididos com numeração para referência nos textos. Esta divisão em sectores foi orientada como uma primeira aproximação de delimitações de áreas parcelares de planeamento, embora adoptando-se um critério simplificado no

5 anos. Fora destes casos, um licenciamento a título precário só será ponderado se o empreendimento apresentar interesse imediato para a Cidade e houver possibilidade legal de registo que garanta a efectiva precariedade da licença, designadamente na hipótese de transmissão de propriedade.

1.6.2 — A utilização dos prédios de qualquer natureza situados na área do Plano Director de Urbanização fica condicionada às prescrições que dele resultam.

1.6.3 — Todos os estudos e obras de construção civil na área abrangida pelo Plano Director deverão desenvolver-se sob responsabilidade de um técnico idóneo, reconhecido pela Câmara.

Dentro da preocupação de atingir um adequado nível estético e conceptual das construções, a Câmara poderá exigir sempre a assinatura e responsabilidade efectiva de um arquitecto em todos os trabalhos de arquitectura, para além das disposições da legislação em vigor quanto à concepção e segurança dos empreendimentos, que impõem a presença de engenheiros, arquitectos, agentes técnicos, construtores civis ou outros diplomados, de acordo com a natureza dos projectos.

2 — ÁREAS HABITACIONAIS

2.1 — HABITAÇÃO DENSA

As áreas de «habitação densa» destinam-se fundamentalmente a ocupações por construções de carácter residencial, com seu equipamento local próprio, áreas livres e de circulação, de acordo com planos parcelares e planos locais de urbanização a elaborar dentro das orientações do presente Plano Director, para grupos populacionais avaliados a partir duma densidade média, em toda a área, de 250 hab/ha a 400 hab/ha, conforme as especificações do Plano.

2.2 — HABITAÇÃO DE BAIXA DENSIDADE

As áreas de «habitação de baixa densidade» destinam-se predominantemente a uma ocupação de construções residenciais inseridas em espaço verde, com equipamento local próprio, de acordo com planos parcelares a elaborar integrados nas orientações do presente Plano Director, em condições que conduzam a uma densidade média global da área não excedendo 150 hab/ha.

2.3 — DIFERENCIAÇÕES DE ZONAS E OUTROS ESCALÕES DE DENSIDADE

Em cada uma das áreas dos tipos referidos em 2.1 e 2.2 poderão surgir naturalmente diferenciações locais de densidade, englobando zonas caracterizadas pelos escalões intermédios de densidades, entre 150 hab/ha e 250 hab/ha, ou atingindo em 2.1 valores superiores a 400 hab/ha, se a aptidão do solo e os estudos parcelares, devidamente fundamentados, o consentirem e aconselharem.

2.4 — CARÁCTER RESIDENCIAL DAS ÁREAS

Nas áreas habitacionais dos tipos 2.1 e 2.2, os planos parcelares preverão expressamente as localizações, extensão de parcelas e tipos de equipamento urbano correspondentes à população global a alojar em cada uma dessas áreas, incluindo os pequenos locais de comércio diário e de convívio que, por sua natureza, não possam ou não devam ter lugar nos «centros secundários» (vide 4) que servirão o conjunto da área. Deverá garantir-se, com o apoio de regulamento próprio e disposições administrativas adequadas, a preservação do carácter residencial em toda a restante extensão das áreas em referência.

2.5 — LOCAIS DE TRABALHO NAS ÁREAS RESIDENCIAIS

Sem prejuízo do que se estabelece em 2.4. como orientação geral, admite-se que nas áreas de habitação sejam criadas pequenas zonas de instalações não residenciais, para locais de trabalho, desde que fiquem bem delimitadas e se integrem convenientemente no plano de urbanização da área em conformidade com a aptidão urbana.

Nessas pequenas zonas só deverão implantar-se edifícios industriais se estritamente condicionados pela sua total inocuidade em matéria de ruídos, cheiros, trepidações, poluição atmosférica local e outros factores incómodos ou nocivos à saúde e repouso dos residentes na área; poderão igualmente implantar-se edifícios de administração e de serviços de âmbito limitado ou muito especializado que não constituam, pelas suas funções, pontos de atracção geradores de vida colectiva.

Deverá, no entanto, contrariar-se a inclusão nestas áreas de estabelecimentos de comércio intenso ou especializado, grandes instituições culturais e recreativas, serviços públicos gerais e outros polos de agregação populacional, sempre que se apresentem com dimensões e características próprias para localização nos «centros secundários» (vide 4) já previstos no Plano.

2.6 — HABITAÇÃO TRADICIONAL

As áreas de habitação tradicional destinam-se a implantações de habitações em materiais precários ou fórmulas construtivas tradicionais, apoiadas pelo equipamento colectivo essencial, em locais convenientemente estabelecidos para serviço de cada área.

São, por natureza, áreas de grande mobilidade de estruturas e de formas de implantação admitindo-se em cada zona uma liberdade de organização de acordo com as tendências espontâneas de instalação e de crescimento dos grupos populacionais aí fixados ou a fixar.

Estas áreas requererão o prévio estabelecimento de um esquema ordenador sumário, com definição dos acessos e equipamento de apoio previsto, e indicação das zonas correspondentes a cada núcleo de habitações existente ou a constituir, como intervenções mínimas

estabelecimento dos limites, com base nas artérias fundamentais ou linhas dominantes do zonamento. Para efeito de elaboração de planos parcelares deverá necessàriamente ser ponderada a delimitação da área a abranger por cada um deles (tendo em conta, designadamente, os critérios de agrupamento populacional da peça 80) e considerando a sua interpenetração com as áreas dos sectores vizinhos.

Em 80 exprime-se gràficamente uma hipótese de previsão dos volumes demográficos resultantes da adopção das directivas do Plano. Para cada agrupamento de zonas avaliou-se, a extensão em hectares das manchas classificadas como «habitacionais» e a população alojável nesses agrupamentos, estimada com base na área e características de alta ou de baixa densidade, e na capacidade de zonas de outra natureza ali compreendidas, como os centros secundários. Para certas manchas de características especiais, faz-se simplesmente uma estimativa global como, por exemplo, na «área central», onde devem ter-se em conta as tendências (opostas no aspecto habitacional) de densificação da construção, por um lado, e, por outro lado, de transformação dos edifícios em instalações de administração, comércio e serviços.

Em 87 põem-se em evidência alguns dos factores que deverão influenciar fortemente as programações do Plano, nos seus desenvolvimentos concretos no espaço e no tempo. Salientam-se designadamente: o dimensionamento global das expansões habitacionais (com base no esquema da peça 80), a caracterização sócio-económica das áreas de desenvolvimento habitacional (em que deverá ponderar-se uma adequada estratégia de promoção das áreas de habitação «subintegradas»), e os pólos de desenvolvimento urbano que poderão constituir-se a partir das zonas de equipamento de nível regional previstas, à medida que forem sendo concretizadas.

A este propósito remetemo-nos às orientações gerais já anteriormente formuladas, e às breves notas de conclusão que acrescentamos seguidamente, em alínea relativa ao relatório geral (peça 82 — Vol. XXIII).

VOLUME XXIII

82 — RELATÓRIO GERAL

82 — 1) Conteúdo do relatório

No «relatório geral» que conclui a apresentação do trabalho, procurámos, limitando-nos ao que consideramos essencial, sintetizar os moldes em que foi elaborado o Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques, referindo a constituição da equipa e fórmulas de trabalho adoptadas, o esquema orientador do inquérito e critérios a que obedeceu o trabalho nessa fase, os principais dados de informação colhidos e conclusões essenciais da análise e as directivas de planeamento propostas, com apresentação das normas regulamentares para aplicação dessas directivas.

Acrescentamos algumas considerações que esse mesmo relatório contém sobre o carácter que o Plano Director assume, na forma em que é apresentado, e quanto aos seus desenvolvimentos futuros.

82 — 2) Âmbito regional dos estudos

Em todas as fases de condução dos estudos do Plano Director esteve presente a evidência de que o ordenamento de uma cidade — especialmente quando manifesta uma influência com o grau de irradiação e potencialidades de desenvolvimento de Lourenço Marques — tem necessàriamente de ser orientado dentro de um conceito de «cidade-região».

Deve referir-se, a este propósito, que o reconhecimento legal deste facto, pelo que se refere a Lourenço Marques, está já implícito no texto da portaria 12 037, de 13.7.57 que sujeita à «disciplina urbanística» as zonas urbanas e suburbanas de numerosos aglomerados, atribuindo a Lourenço Marques uma «zona de expansão abrangida por um círculo concêntrico da área suburbana e um raio de 50 km, compreendendo a margem direita do estuário do Espírito Santo».

O decreto-lei n.º 48 860, de 8.2.69 que cria o Gabinete de Urbanização e Habitação da Região de Lourenço Marques confirma esta orientação.

Parece assim aberto o caminho para que se encontrem fórmulas de actuação, em que os municípios desempenharão necessàriamente o papel primordial que lhes cabe de acordo com a dimensão regional de cada um deles, e que permitirão sejam adoptadas as medidas de planeamento territorial exigidas pelo conjunto do aglomerado mas que ultrapassam os limites das actuais jurisdições locais.

82 — 3) Carácter do Plano

Cremos útil destacar de novo, como orientação para futuro, o carácter do Plano como factor de estímulo e de promoção do desenvolvimento

para assegurar a habitabilidade das áreas e evitar que se degradem por sobrepovoamento ou insalubridade.

Não deverão exceder-se densidades locais de 60 fogos por hectare.

2.7 — HABITAÇÃO, E ALOJAMENTO TURÍSTICO

Nestas áreas vigorará um regime construtivo do tipo de «habitação densa», juntamente com instalações de carácter hoteleiro e espaços verdes de enquadramento e de recreio, requerendo-se um especial cuidado nos arranjos urbanísticos locais e na concepção arquitectónica dos volumes a edificar, sob contrôle dos Serviços devidamente regulamentado para cada zona.

2.8 — POSSÍVEL EXPANSÃO HABITACIONAL

Nas áreas classificadas como de «possível expansão habitacional» prevê-se a adopção de regimes idênticos aos referidos de 2.1 a 2.4, dentro dos condicionamentos e orientações que o desenvolvimento dos estudos permitirá pormenorizar.

2.9 — ASPECTOS SOCIAIS DA HABITAÇÃO

Os programas de expansão urbana, nas áreas referidas em 2.1, 2.2 e 2.8, deverão prever as características das habitações a edificar, por forma a que essas expansões, enquadradas na orientação global de desenvolvimento do aglomerado e apoiadas por legislação e medidas administrativas adequadas, contribuam para a satisfação de necessidades reais de populações, de acordo com a sua estrutura em níveis sócio-económicos, composição familiar e demais factores a ponderar neste domínio.

2.9.1 — As iniciativas de urbanização particulares deverão inserir-se nesta orientação, e o facto de um programa de realizações se revelar inadaptado ao contexto demográfico e sócio económico do aglomerado, actual e previsível, será motivo de indeferimento.

3 — ÁREAS ESPECIALIZADAS DE TRABALHO

3.1 — ÁREAS MISTAS DE HABITAÇÃO E OFICINAS

Nas áreas mistas de «habitação e oficinas» vigorará o regime previsto para as de «habitação densa», admitindo-se simultâneamente oficinas e pequenas indústrias que não ultrapassem 2000 m² num só piso de construção nem 2500 m² no total de pavimentos, desde que do funcionamento desses estabelecimentos não resultem incómodos ou perigos para os residentes na área.

Em qualquer caso exigir-se-ão condições de implantação e de protecção envolvente que permitam dar essas garantias, além de um exigente tratamento arquitectónico dos edifícios e estudo das áreas livres, em conjugação com os volumes habitacionais da zona em que se integrem.

3.1.1 — Os edifícios de armazéns, oficinas ou instalações industriais destas áreas não poderão exceder em implantação 60 % da ára total da parcela em que se situam.

Sempre que as instalações requeiram áreas de laboração ou de armazenagem ao ar livre deverão ser descritas e delimitadas no projecto de licenciamento, e a Câmara poderá impor condicionamentos quanto à sua localização, extensão e arranjo envolvente.

3.1.2 — As áreas de cada parcela não destinadas à implantação de construções, laboração e armazenamento ao ar livre, e à circulação, deverão ser também convenientemente tratadas, e a Câmara poderá exigir dos proprietários ou utentes o seu ajardinamento ou arborização.

3.1.3 — Em princípio, as operações de carga e descarga deverão obrigatòriamente efectuar-se no interior dos talhões ficando a via pública permanentemente livre para a circulação a menos que esta disponha de largura e de características adequadas ao estacionamento de veículos pesados e movimentação livre dos elementos transportados.

Os projectos de aproveitamento de cada lote referir-se-ão concretamente aos dispositivos previstos para este efeito.

3.1.4 — As instalações que, tendo entrado em laboração, venham a tornar-se incómodas ou insalubres pela produção de fumos, cheiros, trepidações, ruídos ou outro factor de degradação das zonas envolventes dessas instalações ou do ambiente urbano, poderão a todo o tempo ser obrigadas à adopção de aparelhos e outros dispositivos de purificação e eliminação de tais inconvenientes, ou à reconversão dos seus processos técnicos de laboração.

3.2 — INDÚSTRIAS E ZONAS PORTUÁRIAS

As áreas industriais destinam-se a estabelecimentos fabris e armazéns de média e de grande dimensão (em volume de construção, mão-de-obra ou tráfego de mercadorias) e a todas as instalações de trabalho que, duma forma geral, não devam incluir-se nas áreas de habitação ou de serviços, pelos incómodos que envolvem, dificuldades de integração no quadro urbano ou exigência de infra-estruturas e de equipamentos complementar especial.

3.2.1—A utilização das áreas industriais previstas no Plano Director será sempre precedida de um plano parcelar de conjunto, com projecto de infra-estruturas, indicação de normas orientadoras do parcelamento do terreno e condicionamentos gerais de ocupação das parcelas.

3.2.2 — A localização dum estabelecimento numa das «áreas industriais» previstas no Plano não anula a necessidade de reunir as condições de segurança e de salubridade que a proximidade de outros estabelecimentos e do aglomerado exigem, para além dos normais requisitos de segurança e salubridade internos das suas instalações.

Do plano parcelar que antecederá o aproveitamento das «áreas industriais» constará o regulamento próprio de cada área orientando e disciplinando as formas locais de ocupação.

da cidade (mais do que instrumento regulamentar e restritivo), em contínuo aperfeiçoamento e adaptação, e maleável perante novos factores que possam surgir, nos termos em que nos exprimimos ao longo da exposição deste trabalho. Esta orientação não invalida, antes reforça, a necessidade de uma exigente vigilância no cumprimento daquelas directivas gerais que nos estudos vão sendo definidas, em que o Plano se fundamenta, e que, postos de parte aspectos acidentais ou de pormenor, representam os dados permanentes, ligados à vocação natural dos sítios e à estrutura da urbe, progressivamente alcançados num trabalho de planeamento.

82 — 4) Aspectos económicos — Meio de acção

A promoção do desenvolvimento harmónico da cidade, sob orientação dum Plano Director, não pode dispensar a ponderação concreta do enquadramento económico dos diferentes programas de acção, tendo em conta os meios financeiros, administrativos e legais para os levar a efeito.

São escassos os elementos de apoio de carácter económico, designadamente em matéria de previsões, que possam apoiar o Plano Director ou servir de base a estudos a desenvolver em paralelo com ele. As propostas do Plano valeram-se, tanto quanto possível, das orientações que puderam colher-se ou elaborar-se, no decorrer do inquérito e análise, neste domínio. Mas, nesta fase dos estudos, teve-se em vista, essencialmente, definir directivas fundamentadas em aptidões naturais e em condicionamentos e vocações de natureza permanente.

O Plano Director assume assim o carácter, que desde início lhe estava atribuído, de instrumento orientador da ocupação do solo e da estruturação do aglomerado, no enquadramento do qual se desenvolverão agora os programas concretos da política municipal e do Estado, referidos a prazos, e com os meios de acção — adaptados à situação financeira e administrativa — que em cada momento estiverem disponíveis ou for possível criar.

O desenvolvimento do Plano nesses aspectos não dispensa, aliás, um esforço a realizar noutros domínios: na divulgação dos propósitos a atingir, mentalização das populações e criação de sistemas de participação actuante; na valorização da organização e dos quadros administrativos; na promulgação de disposições legais nos campos da política de terrenos e da coordenação de acções dos diferentes municípios interessados; na aquisição de técnicas e formação de quadros para a conjugação e coerência entre os esforços financeiros que o Plano exige e a elaboração dos Planos de Fomento e dos orçamentos municipais, etc.

Mas também a verificada carência de estudos económicos gerais orientadores é, por sua vez, resultante em grande parte da falta de estudos de planeamento físico que lhes delimitem o quadro de desenvolvimento e lhes apontem as vocações naturais dos sítios.

O Plano Director de Urbanização apresenta-se assim como uma base de partida para as acções concertadas do futuro.

82 — 5) Política de terrenos

É já lugar comum, que a experiência não deixa de confirmar, a afirmação de que a possibilidade de ordenar a ocupação do território está, em grande parte, dependente do grau de intervenção que a Administração possa ter quanto à disponibilidade do solo urbano.

Trata-se de matéria que, só por si, justificaria desenvolvido estudo que tivesse em atenção as condições particulares de Lourenço Marques, já que, do ponto de vista teórico, o problema tem sido largamente analisado, e as dificuldades residem fundamentalmente em circunstâncias de carácter económico e social, para além do problema, sempre pendente, de determinação do real «valor» do solo urbano.

Limitar-nos-emos, em linhas gerais, a recordar determinadas recomendações e fórmulas que vêm sendo adoptadas pelos responsáveis de grandes centros urbanos (algumas das quais exigem adequada coordenação a nível regional), em paralelo com as disposições legais de carácter geral cuja promoção se impõe:

— constituição de reservas, por aquisição antecipada de áreas ainda não sujeitas à pressão urbana;
— expropriação sistemática das áreas de expansão urbana, programada com base em estudos económicos e urbanísticos que assegurem a viabilidade das operações a promover;
— adopção do critério geral de não alienar de novo a particulares qualquer parcela do solo urbano expropriado ou que seja já pertença do município, concedendo-lhes apenas o direito de utilização de superfície nas

3.2.3 — Nas «áreas industriais» só deverá ser autorizada habitação para o pessoal permanente estritamente indispensável à laboração e segurança das instalações.

3.2.4 — São aplicáveis a estas áreas as disposições de 3.1.1 a 3.1.4, formuladas para as «áreas mistas de habitação e oficinas».

Na aplicação de 3.1.1 às «áreas industriais» poderá admitir-se que, em casos devidamente justificados, o limite de 60 % seja excedido se o regulamento próprio da zona o permitir expressamente, para efeitos de ampliação de instalações já em laboração, sem ultrapassar contudo o máximo de 75 %.

3.2.5 — As empresas cuja laboração requeira fornecimento de volumes excepcionais de água, energia eléctrica ou dispositivos especiais exteriores às suas instalações, em matéria de acessos, eliminação de esgotos, etc., terão de estabelecer prévio acordo com os serviços Municipais quanto à viabilidade e condições de satisfação dessas exigências para que a localização possa ser aprovada. A ausência de estabelecimento de um acordo nesses domínios será motivo de indeferimento do projecto das instalações.

3.2.6 — As zonas portuárias dispõem do seu estatuto e regulamentos próprios. As construções e outras formas de utilização nessas áreas deverão, no entanto, condicionar-se às directivas gerais que o Plano estabelece para o conjunto do aglomerado, tendo em conta designadamente a indispensável conjugação com o aproveitamento das áreas contíguas, esquema fundamental de comunicações e estrutura das áreas verdes.

4 — ÁREA CENTRAL

4.1 — CARÁCTER DA ÁREA

A «área central» prevista no Plano constitui um desenvolvimento, que deverá ser ordenado e estruturado convenientemente, da «área central» actual de Lourenço Marques, e caracterizar-se-á fundamentalmente pela presença dominante de comércio, serviços, instalações de carácter colectivo de cultura e recreio, e outros elementos que são factores de aglutinação regular da população e focos de vida gregária urbana.

A preservação de áreas livres e o desenvolvimento de construções nesta área serão orientados no sentido de assegurar-lhe este carácter, para desempenho da função de grande centro terciário regional a que, por vocação, é chamada. Dentro deste espírito, nos empreendimentos a realizar nesta área, além dos adequados requisitos regulamentares, ter-se-ão em conta, expressamente, os seguintes pontos:

a) — O tipo de utilização e a escala dos edifícios a erigir;

b) — A rigorosa exigência de coordenação entre a utilização desses edifícios, as condições de tráfego nas vias que os servem, e o número e localização dos lugares de estacionamento para veículos que devam assegurar-se;

c) — O mérito, que se requer elevado, dos projectos de arquitectura e dos estudos de enquadramento urbano.

4.2 — ORDENAMENTO DA ÁREA

A «área central» será objecto de estudo global especial e de estudos parcelares de ordenamento, com regulamentação e caracterização próprias de cada zona, no sentido de assegurar o desenvolvimento franco e harmonioso dos alinhamentos e zonas comerciais; sua possível especialização (compreendendo as zonas de restaurantes, espectáculos e outras); localização de serviços; estacionamento e espaços livres; protecção da circulação de peões; e demais directivas tendentes a garantir a vitalidade e funções desta «Área Central».

A fim de evitar uma inconveniente dispersão, deverá ser recusada a abertura de estabelecimentos de comércio fora dos núcleos comerciais já existentes ou em início de constituição, se não existir um plano parcelar que expressamente preveja as condições de desenvolvimento da zona em causa.

4.3 — HABITAÇÃO NA ÁREA CENTRAL

Não se excluem as habitações nesta área central, designadamente nos pisos superiores das construções, mas evitar-se-ão, em princípio, zonas extensas de edifícios puramente residenciais que possam afectar a continuidade e carácter específico da área.

4.3.1 — Deverão ficar assegurados para as habitações desta área, mediante uma conveniente distribuição dos volumes a edificar e adequada concepção arquitectónica dos edifícios, o indispensável isolamento em relação às zonas ou pisos de actividades, assim como o equipamento escolar e outro que a população residente requeira.

4.4 — ZONA HISTÓRICA

O núcleo central «histórico» da Baixa — compreendido entre a Avenida da República, Praça Mac-Mahon, Rua da Imprensa e estuário do Espírito Santo — deverá ser objecto de uma protecção e política de remodelação especiais, tendo em conta as características ambientais e formais desse núcleo, e os valores a preservar.

4.4.1 — Neste núcleo central «histórico» serão estimulados os empreendimentos que tendam a garantir a segurança e predomínio da circulação de peões no interior da área, orientação geral esta que presidirá ao projecto de remodelação de todo o conjunto, com estudo já iniciado, e a aprovar pela Câmara.

4.5 — ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS

O problema dos estacionamentos exige a adopção em toda a «Área Central» de medidas drásticas, que os regulamentos locais discriminarão, juntamente com as directivas de estudos de tráfego especiais, sem excluir a adopção de fórmulas de estacionamento temporário nas zonas onde essas medidas se imponham.

hastas públicas e cedências a que se deve proceder (a adopção deste critério, devidamente regulamentado, poderá revelar-se especialmente adequada a Lourenço Marques, desde que seja enquadrada numa política de desenvolvimento urbano bem delineada).

É dentro de uma visão de âmbito regional que a política de terrenos deve desenvolver-se, e não podemos deixar de referir aqui a desastrosa falta de previsão com que na Província, em áreas vizinhas da Capital, continuam a ser cedidos a particulares terrenos cuja falta para a expansão urbana se verificará a curto ou médio prazo, e que terão então de ser expropriadas à custa do erário público, ou serão campo de especulações em que o interesse colectivo ficará lesado.

Vem a propósito também salientar que, a par do recomendável estímulo aos empreendimentos privados, importa disciplinar e contrariar deliberadamente aquelas iniciativas cujo único efeito seria o de actuarem negativamente no campo de saneamento do mercado de terrenos.

Retomaremos os termos de uma informação que prestamos neste domínio, no decorrer dos estudos.

É conhecido o processo do plano particular, dito de «urbanização», propondo o loteamento de uma área suburbana de características rurais, muitas vezes não dotado de qualquer acesso ou rudimento de equipamento urbano. O terreno, pelo simples efeito da aprovação oficial do projecto, valoriza-se artificialmente, e, do ponto de vista comercial, o seu preço de venda multiplica-se antes mesmo que seja realizada qualquer obra.

Sobretudo nas regiões de economia débil ou incerta, as médias e pequenas economias com facilidade se dirigem para o investimento em terrenos de construção, por razões de segurança, entre outras. Os lotes da área dita «urbanizada» encontram assim número suficiente de compradores, e os promotores da iniciativa, nacionais ou estrangeiros, aplicam — quando aplicam — uma pequena parcela da receita num arranjo elementar do terreno, para facilitar até a venda dos talhões ainda disponíveis. O restante do produto é aplicado depois em operação semelhante ou noutros domínios, geralmente fora da região. Como resultado, a cidade fica mais pobre e com o seu terreno retalhado.

Quando chegar o momento do aglomerado se expandir realmente nessa área, o tempo decorrido fez desactualizar já esses projectos de urbanização particulares, a sua concepção não se adapta também às exigências de estruturação geral da cidade, e fica mais em evidência o erro da aprovação concedida.

A aplicação do Dec. Lei N.° 46 673 de 29/XI/1956 (portaria 23 804 de 24/XII/1968 para Angola e Moçambique) confere aos Municípios novos meios de actuação nestes domínios, que deverão ser utilizados e completados com o estabelecimento obrigatório de fases progressivas de desenvolvimento das «urbanizações» aprovadas, e concessão dessas aprovações — quando justificadas — estritamente condicionadas ao respeito de prazos bem definidos.

A política de desenvolvimento urbano necessitará, sem dúvida, de orientar-se no sentido de atrair as iniciativas e os investimentos particulares que correspondam às necessidades, actuais ou previsíveis, de crescimento da Cidade, e que dêem garantias de concretização bem programada. Mas importa evitar, sem hesitações, a aprovação de planos de «urbanização», às vezes bem intencionados, cujo destino não será outro que o de aguardar, no papel, uma realização futura, após deixar no terreno apenas as marcas de novos condicionamentos e dificuldades de utilização futura.

82 — 6) — Promoção dos desenvolvimentos planeados

As considerações anteriores contêm, de forma explícita ou implícita, a afirmação de que a aplicação do Plano Director, através dos programas de realizações a elaborar, requer necessàriamente uma acção dinâmica por parte da Administração, ultrapassando decisivamente uma adopção desse Plano e suas normas regulamentares como simples instrumentos de contrôle e de fiscalização das iniciativas, mais ou menos espontâneas, que vão surgindo. Habitualmente, a Administração tende a retrair-se na execução de infra-estruturas indispensáveis (em geral com sensível atraso em relação às necessidades), abertura de vias de comunicação, e construção, dentro dos limites dos seus orçamentos, de edifícios e outras instalações de equipamento colectivo.

Em Lourenço Marques, os problemas habitacionais são agora foco das atenções gerais e de reafirmadas intenções de intervenção positiva por parte dos poderes públicos, pelo que parece legítimo esperar o franco alargamento das actividades municipais a esse domínio.

hastas públicas e cedências a que se deve proceder (a adopção deste critério, devidamente regulamentado, poderá revelar-se especialmente adequada a Lourenço Marques, desde que seja enquadrada numa política de desenvolvimento urbano bem delineada).

É dentro de uma visão de âmbito regional que a política de terrenos deve desenvolver-se, e não podemos deixar de referir aqui a desastrosa falta de previsão com que na Província, em áreas vizinhas da Capital, continuam a ser cedidos a particulares terrenos cuja falta para a expansão urbana se verificará a curto ou médio prazo, e que terão então de ser expropriadas à custa do erário público, ou serão campo de especulações em que o interesse colectivo ficará lesado.

Vem a propósito também salientar que, a par do recomendável estímulo aos empreendimentos privados, importa disciplinar e contrariar deliberadamente aquelas iniciativas cujo único efeito seria o de actuarem negativamente no campo de saneamento do mercado de terrenos.

Retomaremos os termos de uma informação que prestamos neste domínio, no decorrer dos estudos.

É conhecido o processo do plano particular, dito de «urbanização», propondo o loteamento de uma área suburbana de características rurais, muitas vezes não dotado de qualquer acesso ou rudimento de equipamento urbano. O terreno, pelo simples efeito da aprovação oficial do projecto, valoriza-se artificialmente, e, do ponto de vista comercial, o seu preço de venda multiplica-se antes mesmo que seja realizada qualquer obra.

Sobretudo nas regiões de economia débil ou incerta, as médias e pequenas economias com facilidade se dirigem para o investimento em terrenos de construção, por razões de segurança, entre outras. Os lotes da área dita «urbanizada» encontram assim número suficiente de compradores, e os promotores da iniciativa, nacionais ou estrangeiros, aplicam — quando aplicam — uma pequena parcela da receita num arranjo elementar do terreno, para facilitar até a venda dos talhões ainda disponíveis. O restante do produto é aplicado depois em operação semelhante ou noutros domínios, geralmente fora da região. Como resultado, a cidade fica mais pobre e com o seu terreno retalhado.

Quando chegar o momento do aglomerado se expandir realmente nessa área, o tempo decorrido fez desactualizar já esses projectos de urbanização particulares, a sua concepção não se adapta também às exigências de estruturação geral da cidade, e fica mais em evidência o erro da aprovação concedida.

A aplicação do Dec. Lei N.° 46 673 de 29/XI/1956 (portaria 23 804 de 24/XII/1968 para Angola e Moçambique) confere aos Municípios novos meios de actuação nestes domínios, que deverão ser utilizados e completados com o estabelecimento obrigatório de fases progressivas de desenvolvimento das «urbanizações» aprovadas, e concessão dessas aprovações — quando justificadas — estritamente condicionadas ao respeito de prazos bem definidos.

A política de desenvolvimento urbano necessitará, sem dúvida, de orientar-se no sentido de atrair as iniciativas e os investimentos particulares que correspondam às necessidades, actuais ou previsíveis, de crescimento da Cidade, e que dêem garantias de concretização bem programada. Mas importa evitar, sem hesitações, a aprovação de planos de «urbanização», às vezes bem intencionados, cujo destino não será outro que o de aguardar, no papel, uma realização futura, após deixar no terreno apenas as marcas de novos condicionamentos e dificuldades de utilização futura.

82 — 6) — Promoção dos desenvolvimentos planeados

As considerações anteriores contêm, de forma explícita ou implícita, a afirmação de que a aplicação do Plano Director, através dos programas de realizações a elaborar, requer necessàriamente uma acção dinâmica por parte da Administração, ultrapassando decisivamente uma adopção desse Plano e suas normas regulamentares como simples instrumentos de contrôle e de fiscalização das iniciativas, mais ou menos espontâneas, que vão surgindo. Habitualmente, a Administração tende a retrair-se na execução de infra-estruturas indispensáveis (em geral com sensível atraso em relação às necessidades), abertura de vias de comunicação, e construção, dentro dos limites dos seus orçamentos, de edifícios e outras instalações de equipamento colectivo.

Em Lourenço Marques, os problemas habitacionais são agora foco das atenções gerais e de reafirmadas intenções de intervenção positiva por parte dos poderes públicos, pelo que parece legítimo esperar o franco alargamento das actividades municipais a esse domínio.

Tendo em conta a inviabilidade de resolução em cada lote do complexo problema de afluxo de viaturas, o licenciamento das construções deverá ficar dependente de estudo económico dos encargos que exigirão em matéria de áreas e de serviços públicos e estabelecer-se-á um regime especial de taxas e outras formas de contribuição para a resolução desses problemas, especialmente em matéria de estacionamento de veículos.

5 — CENTROS SECUNDÁRIOS

5.1 — CARÁCTER DA ÁREA

Os «centros secundários» previstos no Plano constituem áreas a ocupar predominantemente por estabelecimentos de comércio e de vida colectiva que interessarão às áreas residenciais contíguas, sem prejuízo da existência nestas de pequenos núcleos locais de comércio diário e reunião que servirão as unidades que as componham.

5.2 — ORIENTAÇÕES PARA A OCUPAÇÃO

A ocupação dos «centros secundários», de acordo com um esquema orientador a elaborar para cada uma delas, deverá fazer-se progressivamente, por fases convenientemente definidas, pormenorizando-se em plano de urbanização local apenas as fases cuja execução se preveja em curto prazo.

O licenciamento das construções nestas áreas dependerá do tipo de utilização que lhes esteja atribuído, por forma a garantir a sua conveniente integração no carácter que compete a um «centro secundário», excluindo-se estabelecimentos de tipo fabril e evitando-se a implantação de edifícios puramente residenciais que possam prejudicar a vitalidade do conjunto dentro das funções urbanas que lhe estão atribuídas.

6 — EQUIPAMENTO URBANO

6.1 — EQUIPAMENTO. CULTURA. SAÚDE. ASSISTÊNCIA. SEGURANÇA

Estas áreas, vinculadas à localização de estabelecimentos de utilidade colectiva nos diferentes sectores referidos nas especificações do Plano, ou outros da mesma natureza, não poderão ser atribuídas a fim diverso, salvo se, em outro local igualmente favorável e com área idêntica, for prevista uma alternativa, mediante estudo de urbanização devidamente fundamentado, e apoiado nas orientações do Plano Director.

6.2 — ADMINISTRAÇÃO

As áreas incluídas sob esta designação são vinculadas a instalações de serviços do Estado ou das autarquias locais, não podendo ser destinada a fim diverso, salvo se for devidamente elaborada e justificada uma alternativa, nos termos da disposição precedente (6.1.).

6.3 — EQUIPAMENTO DE RECREIO E TURISMO

Nestas áreas só poderão implantar-se edificações ou instalações de interesse colectivo, de tipo hoteleiro, desporto, recreio ou similares, com carácter público ou privado, mas com ampla utilização por parte da população residente ou flutuante da Cidade.

6.4 — ÁREAS DE EQUIPAMENTO ESPECIAL COM INTERESSE PANORÂMICO

As áreas assim designadas na legenda da peça 62 constituem áreas vinculadas a utilizações de vincado interesse colectivo, designadamente grande equipamento regional e supra-regional.

A sua ocupação deverá ser precedida sempre de cuidadosos estudos urbanísticos e arquitectónicos, à medida que os programas concretos de ocupação se forem definindo, estudos que considerem devidamente a situação singular de cada uma dessas áreas e os seus valores panorâmicos, pontos de vista e silhueta da Cidade.

6.4.1 — Admite-se que nas áreas mais extensas deste tipo possam incluir-se zonas de habitações ou instalações de interesse turístico, concentradas e delimitadas convenientemente no estudo parcelar da área, desde que a presença desses elementos se justifique em face do programa global de ocupação estabelecido. O estabelecimento de uma zona de habitação nestas áreas não deverá, no entanto, constituir nunca, por si só, a primeira fase da ocupação prevista.

7 — ÁREAS VERDES

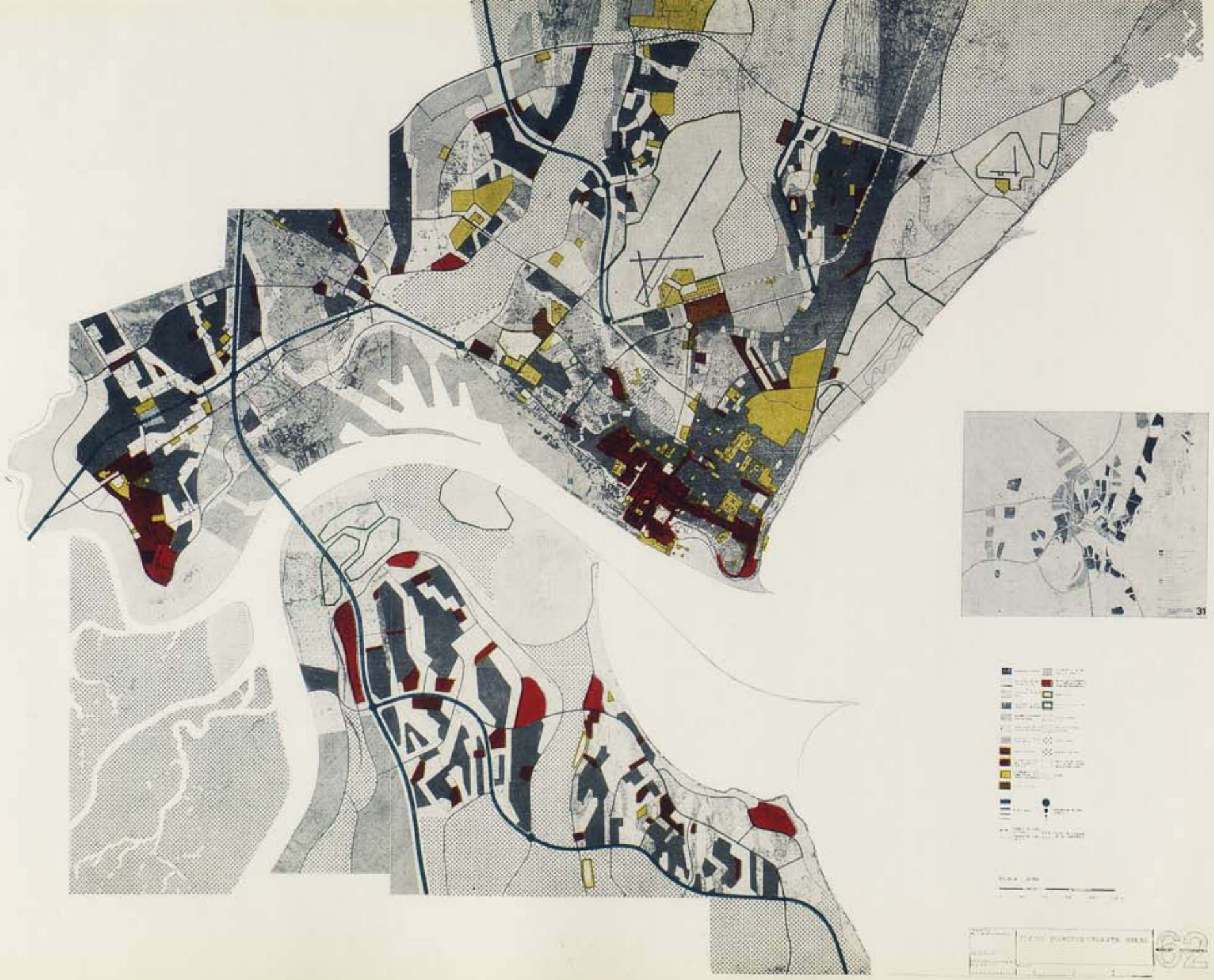
7.1 — CEMITÉRIOS

As áreas previstas para a localização de cemitérios serão objecto de estudo local para confirmação da sua vocação, dimensionamento e delimitação mais precisa, não podendo, entretanto, ser autorizada qualquer edificação ou utilização valorativa dos prédios ou terrenos nessas áreas, nem numa faixa envolvente de 100 metros de largura, salvo quando o Plano Director prevê já nessa faixa alguma forma de ocupação de carácter não rural.

7.1.1 — A ocupação destas áreas (em que incluímos a grande área sugerida na peça 31) será precedida de projecto em que as soluções formais de ordenamento sejam desenvolvidas em paralelo com a ponderação dos hábitos e concepções religiosas das populações interessadas, redução do tempo de inumação em relação ao regime dos cemitérios actuais da Cidade e estabelecimento de critérios administrativos de concessão das parcelas.

7.2 — ESPAÇOS VERDES VINCULADOS

Os «espaços verdes vinculados» descriminados no Plano são áreas de revestimento vegetal dominante, reservadas à sua actual função ou às utilizações que



Limitar-nos-emos, neste ensejo, a salientar o interesse de uma promoção activa também no campo de preparação dos parques industriais, como forma de concretização das orientações do Plano Director, e dentro de uma política integrada de desenvolvimento urbano.

82 — 7) O plano no tempo

Referimo-nos já à maleabilidade perante novos factores e à continuidade permanente no aperfeiçoamento das orientações, que devem caracterizar estudos de planeamento deste tipo.

A delimitação concreta das áreas de progressiva ocupação do território, dentro de uma orientação de desenvolvimento por fases, há-de estabelecer-se nos programas de execução e nos estudos económicos em que se apoiam, no âmbito do Plano Director e duma política conjunta para o aglomerado, em cuja definição a Câmara Municipal terá necessàriamente o papel decisivo a desempenhar.

Queremos pôr em destaque, como elementos influentes na elaboração dos programas de desenvolvimento futuros e estabelecimento das respectivas prioridades, os seguintes factores de carácter externo (ver peça 81):

a) Rede fundamental viária de ligações da cidade com o exterior (nas áreas em que a sua execução se for processando, por interesses ou decisões em que a administração municipal não intervenha, surgirão oportunidades para o desenvolvimento da área urbana, nos terrenos que possam ser servidos por essas vias através de artérias secundárias locais);

b) Volumes demográficos de afluxo à cidade (o esquema da peça 80 dá indicações sobre as capacidades globais das diferentes áreas de expansão, orientando a escolha e dimensionamento dos terrenos necessários às operações urbanísticas que se exijam);

c) Composição económico-social das populações a alojar em programas habitacionais (a localização das áreas de «caniço», ordenadas e saneadas, que o Plano mantém ou propõe, deve orientar os programas de desenvolvimento global e escolha dos sectores em que os correspondentes investimentos deverão incidir por forma a evitar a inconveniente segregação de áreas econòmicamente débeis);

d) Áreas de equipamento regional (a utilização destas áreas, determinada por factores que não dependem só dos interesses locais da cidade e das decisões da sua Administração, merece e deve ser coordenada com os planos de ocupação simultânea das zonas envolventes que possa aproveitar esses elementos como pólos de vitalização — o que deverá influir nas prioridades de ocupação da área urbana que a Câmara for convenientemente estabelecendo).

Relativamente à alínea c) lembraremos que a localização das «áreas de habitação tradicional» do Plano Director (a que corresponde a disposição 2.6 das normas regulamentares) foi deliberadamente estabelecida dentro do critério de aceitar, de pleno direito, nas áreas de desenvolvimento urbano, zonas com esse carácter, embora sujeitas a um ordenamento sumário, e servidas por convenientes acessos e pelas infra-estruturas e equipamento exigidos pelo saneamento da zona e vida normal dos seus habitantes.

Dentro duma política habitacional e programação das operações de reconversão urbana, parece frontalmente errado um critério que optasse por dar prioridade à simples remodelação do «caniço» actual, da área das Lagoas, com a demolição das construções precárias e sua substituição por prédios do tipo existente nas zonas vizinhas.

Não nos referiremos já às dificuldades de carácter económico e aos custos sociais de uma intervenção iniciada nas áreas mais densas da cidade, nem à inutilização de investimentos particulares que não devem ser desprezados (na área do «caniço» analisada nas peças 44 a 46 e peça 73, uma estimativa rápida baseada no número de habitações precárias existentes e no custo médio de cada uma delas poderá conduzir-nos a um valor de investimentos realizados da ordem dos 300 000 contos de pequenas economias particulares).

Queremos sobretudo salientar que uma operação urbanística desse tipo conduziria à repulsão para o exterior das populações que, pelo seu nível sócio-económico, não pudessem ter acesso às novas construções realizadas, e que constituem a maioria dos habitantes da zona.

Por outro lado, o aumento da actividade da construção resultante das operações urbanísticas que a cidade requer no campo habitacional, com todos os efeitos complementares que terá na economia do aglomerado, será sempre mais um

o Plano propõe, vinculadas a instituições, com acesso condicionado e com estatuto próprio.

A sua substituição ou a alteração dos seus limites só poderão justificar-se mediante estudo devidamente fundamentado que garanta a vinculação de área semelhante noutro local, com extensão e situação equivalente e em condições de desempenhar as mesmas funções, preservando-se as orientações fundamentais do Plano Director, designadamente no que se refere a utilização do solo como espaço verde.

7.3 — VERDE URBANO

Designa-se por verde urbano todo o espaço livre de construções que, pelas suas funções ou simples proximidade, se integra num conjunto de áreas edificadas previstas no Plano, constituindo o seu logradouro envolvente.

Estas áreas incluem os jardins e outros espaços verdes tratados, áreas arborizadas, e, quando as suas dimensões e o quadro urbano o permitam, simples zonas cultivadas marginando as zonas de expansão urbana. Nestas áreas não serão autorizados loteamentos ou construções, salvo aqueles que necessàriamente devem realizar-se para utilização ou conservação desses espaços verdes de acordo com a carta de aptidão.

7.3.1 — Incluem-se, indistintamente, na designação genérica de «verde urbano», áreas verdes públicas e privadas, entendendo-se, no entanto, que nestas áreas deve vigorar um regime de ampla permeabilidade e acesso das populações, através duma rede viária pública de franco atravessamento, e pela libertação visual do espaço, contrariando-se a elevação de vedações que não sejam naturalmente impostas pelas condições locais de aproveitamento do solo.

7.4 — PARQUE CENTRAL (2.ª fase)

A área indicada como 2.ª fase do Parque Central é uma área que, à data de elaboração do Plano Director, está dominantemente ocupada por habitação precária de populações econòmicamente débeis, e destina-se a ser integrada gradualmente na área verde pública que acompanhará a saída para noroeste da via de Moamba, de acordo com o traçado do Plano e sugestão de saneamento natural da área das Lagoas.

Nesta área serão interditas as expansões de urbanização aceitando-se temporàriamente as edificações e os núcleos de «caniço» existentes. O saneamento de tais núcleos deverá ser promovido, à semelhança das demais áreas deste tipo previstas no Plano, na medida em que estudos sócio-económicos revelarem vantajoso esse saneamento em confronto com uma operação a curto prazo de desalojamento e reinstalação das populações numa área adequada.

7.4.1 — Entende-se que a Administração actuará no sentido de controlar, tanto quanto possível, a propriedade ou o valor venal dos terrenos. Deverão, em qualquer caso, ser recusadas beneficiações vultuosas ou consolidação de posições que dificultem a futura destinação desta área ao fim previsto no Plano, imposto pela premente necessidade de preservar este núcleo central da Cidade de uma ocupação humana densa e de evitar os graves inconvenientes de impermeabilização do seu solo.

7.5 — VERDE RURAL

Nas áreas englobadas sob esta designação, reservadas para fins agrícolas, serão interditas as expansões urbanas. Os loteamentos e autorizações de construção deverão orientar-se fundamentalmente por critérios agrícolas, de acordo com a vocação de cada zona, tanto na dimensão das propriedades (áreas mínimas correspondentes às explorações econòmicamente viáveis) como nas características das construções, só licenciáveis se constituirem benfeitorias integradas nessas explorações.

7.6 — RESERVA NATURAL

As áreas da «reserva natural» deverão ser protegidas na sua integridade, pelo que diz respeito à flora, fauna, solo e subsolo.

Deverão ser interditas quaisquer ocupações humanas de carácter permanente ou temporário, para além das exigidas pela manutenção e vigilância da área, estudos de carácter científico, e controle dos acessos a visitantes, de acordo com estatuto e regulamento próprios adaptados aos valores e condições especiais de cada área.

8 — OUTRAS ÁREAS

8.1 — ÁREAS EM RECUPERAÇÃO

Sob esta designação englobam-se áreas presentemente submersas ou inabitáveis, cuja recuperação está já projectada ou que o Plano Director antevê recuperáveis. A sua utilização estará estritamente dependente das condições em que a recuperação possa, tècnicamente, ser empreendida, para além dos factores de localização na área urbana que determinarão as suas funções.

Admite-se, de acordo com as condições próprias e de situação de cada área, que aí se possam instalar zonas de desporto, recreio, turismo — englobando instalações portuárias de tipo não industrial como marinhas e outros aproveitamentos de mar —, etc., sem excluir a possibilidade de núcleos de expansão habitacional, se, a longo prazo, a economia urbana e a técnica permitirem e aconselharem esses desenvolvimentos, em acordo com a orientação urbanística de todo o aglomerado.

Do ponto de vista regulamentar são áreas de reserva integral, até que o seu estudo e regulamentos locais sejam promovidos.

8.2 — FEIRA

A área assim vinculada, na margem direita do estuário, deverá ficar livre de compromissos de carácter permanente ou duradouro, por forma a possibilitar a instalação da grande Feira que um centro urbano

com a irradiação de Lourenço Marques exigirá. A localização proposta, no entanto, só se apresentará como verdadeiramente indicada quando as facilidades de acesso e o desenvolvimento urbano e regional atingirem uma fase adiantada de evolução, em relação à data de elaboração deste Plano Director.

Considera-se, em face disto, necessário estabelecer nesta área uma reserva a longo prazo. Até que o empreendimento seja oportuno, deverá vigorar ali o regime de «área rural» como compete àquela área, por vocação, em continuidade com as demais áreas desse tipo definidas no Plano; esta disposição regulamentar é reforçada pela necessidade de assegurar que o futuro aproveitamento tenha possibilidade de ser organizado dentro de uma concepção de espaço aberto, mantendo-se, apesar da presença das instalações da Feira, a continuidade de área verde e a livre drenagem atmosférica ao longo do Vale Xandane.

8.2.1 — Entretanto, poderão aceitar-se localizações para empreendimentos limitados desta natureza (cujo rudimento é representado, por exemplo, pela FACIM) no núcleo urbano actual, em áreas cuja destinação definitiva, de acordo com o Plano, não fique comprometida por esse facto, e constituam locais adequados ao fomento progressivo da vida colectiva urbana.

9 — CIRCULAÇÃO

9.1 — ÁREAS VINCULADAS A TRAÇADOS VIÁRIOS

Os traçados de vias de comunicação terrestres indicados na Planta Geral do Plano Director devem interpretar-se como eixos que vinculam as áreas atravessadas de acordo com o perfil transversal e faixas de protecção, não representados em escala rigorosa, que a cada uma dessas vias devam ser atribuídos em face das funções e hierarquia que lhes competem. Relativamente às artérias rodoviárias vigoram as disposições que constam da peça n.º 50 do Plano, designadamente as descriminadas nos quadros XXXIX e XL (Anexo III) dessa peça («Estudo do Tráfego»).

9.1.1 — Os nós viários, a desenvolver em estudos de pormenor para cada caso, de acordo com a hierarquia que lhes é atribuída, tráfego previsível e condições locais, condicionam o aproveitamento das zonas em que se situam para além dos limites da sua representação esquemática na Planta Geral do Plano Director. Devem, por isso, ser interditas todas as construções e obras nas zonas em que esses nós estão representados e nas contíguas que possam vir a ser atingidas pelo desenvolvimento real do nó, concretizado no terreno.

9.2 — CENTRO DE COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES

Trata-se de uma área vinculada, pela sua especial posição, a instalações de acesso e de transferência, em transportes rodoviários, ferroviários e aéreos, e a todo o equipamento complementar para serviço público. Prevê-se a localização de gare de camionagem; terminal de transportes para ligação ao futuro aeroporto internacional, a norte; estação central de caminhos de ferro, para passageiros; equipamento complementar; estacionamento local e nas áreas envolventes, coordenado com o do actual aeroporto, etc.

Nestas áreas vigora o regime estabelecido em 6.1 e 6.2 para áreas vinculadas a equipamento urbano, e nenhuma obra se realizará nesta área nem a modificação do seu destino, sem prévia audiência das entidades responsáveis pelos diferentes sectores de transportes interessadas.

factor de atracção e incremento do grau de influência da cidade na região. Daí que seja legítimo esperar um incremento também dos afluxos demográficos ao aglomerado, e, na hipótese em causa, as populações recém-chegadas engrossariam o caudal de povoamento de novas áreas de «caniço» na periferia da cidade, mais extensas, mais afastadas do centro urbano e talvez mais degradadas ainda socialmente do que as actuais.

O rol de argumentos que contrariam uma tal orientação poderia estender-se com a consideração de tantos outros aspectos a que importa atender para que, na realidade, se caminhe para uma equilibrada estruturação da cidade onde naturalmente se proporcionem e se favoreçam formas de promoção humana para todo o conjunto da população.

Com esta breve alusão a alguns dos problemas que se levantam no domínio da política habitacional e estão na origem de muitas das orientações e possibilidades de actuação concertada oferecidas pelo Plano desejamos sobretudo salientar que a imagem futura da Cidade depende em grande parte das decisões e formas de actuação que acompanhando a par e passo a evolução urbana soubermos em cada instante estabelecer e programar.

Mário de Azevedo