

Lisandra Franco de
Mendonça

a S OBRAS DE SANEAMENTO E O TRAÇADO DAS PRIMEIRAS AVENIDAS EM LOURENÇO MARQUES, MOÇAMBIQUE

132

pós-

RESUMO

Este artigo põe o enfoque em alguns aspetos da implantação do “Projecto de Ampliação da Cidade de Lourenço Marques” em Moçambique, levada a efeito a partir de 1887, inserido no contexto da transição da vila a cidade (1887) e a capital da colónia (1898). A pesquisa permitiu sobretudo concluir sobre as dificuldades técnicas, materiais e de recursos humanos encontradas pelas Obras Públicas no pequeno assentamento urbano de Lourenço Marques ao longo do último quartel do século XIX, em claro contraste com a ambição do seu projeto de ampliação. A pesquisa teve por base relatórios das Obras Públicas de Moçambique ao Ministério da Marinha e Ultramar (Portugal), correspondência dos diretores de Obras Públicas de Lourenço Marques das duas últimas décadas do século XIX e primeira do século XX, cartografia e coleções iconográficas desse período presentes no Arquivo Histórico Ultramarino — AHU (Portugal), no Arquivo Histórico de Moçambique — AHM, na Sociedade de Geografia de Lisboa — SGL e no Centro de Estudos e Desenvolvimento do Habitat — CEDH da Faculdade de Arquitetura e Planeamento Físico — FAPF da Universidade Eduardo Mondlane — UEM.

PALAVRAS-CHAVE

Moçambique. “Plano Araújo”. Obras Públicas de Lourenço Marques. Plano de urbanização.

DOI: [HTTP://DX.DOI.ORG/10.11606/ISSN.2317-2762.v25i45p132-148](http://dx.doi.org/10.11606/ISSN.2317-2762.v25i45p132-148)

Pós, Rev. Programa Pós-Grad. Arquit. Urban. FAUUSP. São Paulo, v. 25, n. 45, p. 132-148, jan-abr 2018

THE SEWERAGE WORKS AND THE
CONSTRUCTION OF THE FIRST
AVENUES IN LOURENÇO
MARQUES, MOZAMBIQUE

ABSTRACT

This paper focuses on some aspects of the implementation of the “Enlargement Project of the City of Lourenço Marques” (Port. *Projecto de Ampliação da Cidade de Lourenço Marques*), in Mozambique, carried out from 1887 onwards and set in the context of the village’s transition to city (1887) and capital of the colony (1898). Above all, the research allowed us to draw conclusions on the technical difficulties and lack of material and human resources encountered by the Public Works Administration of Lourenço Marques during the last quarter of the nineteenth century, in contrast to the ambition of the city’s enlargement project. This research was based on reports made by the Public Works Office of Mozambique to the Portuguese Ministry of the Navy and Overseas Territories and correspondence of the directors of the Public Works Administration of Lourenço Marques written during the last two decades of the nineteenth century and the first decade of the twentieth century, as well as cartography and iconographic collections of this period found in the Overseas Territories Historical Archives (Port. *Arquivo Histórico Ultramarino* — AHU) in Lisbon, in the Historical Archives of Mozambique (Port. *Arquivo Histórico de Moçambique* — AHM), in the Society of Geography of Lisbon —SGL, and in the Centre for Research and Development of Habitat (Port. *Centro de Estudos e Desenvolvimento do Habitat* — CEDH), of the Faculty of Architecture and Physical Planning (Port. *Faculdade de Arquitetura e Planeamento Físico* — FAPF) of the Eduardo Mondlane University (Port. *Universidade Eduardo Mondlane* — EMU).

KEYWORDS

Mozambique. Urbanisation Plan by Joaquim Araújo. Portuguese Public Works. Urbanization Plan of Lourenço Marques.

INTRODUÇÃO

A implementação do “Projecto de Ampliação da Cidade de Lourenço Marques” partiu de uma campanha de obras públicas levada a cabo em Moçambique a partir da chegada da expedição de Obras Públicas de 1877¹ e inseriu-se num processo de fomento e lógica de ocupação e exploração efetiva do território, imposta pela corrida das nações europeias para África, no último quartel do século XIX.

A afirmação de Lourenço Marques no conjunto dos assentamentos urbanos da vasta linha de costa de Moçambique, explica-se sobretudo pela proximidade desafiante da África do Sul, foco de grande desenvolvimento tecnológico e demográfico, graças à descoberta de grandes depósitos de minérios, primeiro de carvão e de seguida de ouro e diamantes². Esse desenvolvimento, exigiu a criação de infraestruturas de comunicação, com vista ao trânsito de bens e de mão de obra, de e para os portos de mar mais próximos, privilegiando a proximidade geográfica da baía de Lourenço Marques como seu porto natural.

O Tratado de 1876 celebrado com o Transval para assegurar relações já estabelecidas, comprometia o Governo português a empreender obras de maior importância na província de Moçambique, para o que preparou e para lá enviou a, já referida, expedição de Obras Públicas, em 1877. De sequência, formaram-se três secções de Obras Públicas na província (1.^a Moçambique, 2.^a Quelimane, 3.^a Lourenço Marques), supervisionadas por um diretor-geral, primeiramente, o major d’engenheiros Joaquim José Machado (1847-1925) e de seguida, pelo também major d’engenheiros António José de Araújo (ALBERTO, 1907, p. 178; MACHADO, 1879; MORAIS, 2001, p. 32).

A povoação de Lourenço Marques contava em 1877, 110 casas e 304 habitantes (portugueses e outros estrangeiros). A população “indígena”, no distrito, andava estimada entre 50.000 e 80.000 indivíduos, organizada em várias unidades políticas que dividiam o planalto a norte do Estuário do Espírito Santo (LIESEGANG, 1887, p. 29; MORAIS, 2001, p. 70). Por essa altura, a pequena povoação de Lourenço Marques conformava-se à linha de defesa, estremada pela existência de terras alagadas em redor (Fig. 1). A ligação à terra firme fazia-se por simples carreiros estreitos de pé posto, substituídos posteriormente pelas avenidas Central/ Manuel de Arriaga/ Karl Marx e Augusto de Aguiar/ D. Luís/ Samora Machel, delineadas no terreno a partir de 1887 (Figs. 2 e 3).

O pequeno assentamento urbano tinha como elemento primário e estruturante a Fortaleza, com o flanco sul sobre a linha de água. A montante da Fortaleza desenvolvia-se a povoação, seguindo paralelamente à linha da costa, “[...] estruturando a direcção dos traçados na sua relação com a Praça da Picota [...]”³ (MORAIS, 2001, p. 67-68). Com pequenas adaptações, esse organismo urbano primitivo acompanhou a expansão da cidade do final de oitocentos, constituindo a sua área comercial e administrativa por excelência e o núcleo estruturante da “cidade nova”, com forte ligação ao porto e ao caminho de ferro, os seus motores de desenvolvimento.

Richard Thomas Hall (1825-1889), enviado a Lourenço Marques pela República Sul-Africana para proceder ao reconhecimento do “país”, com vista ao traçado da ligação férrea, realizou também, a pedido do governo de



Figura 1 – Extrato do “PLANO/ do/ projectado esgoto e aterro/ do/ PANTANO/ DE/ Lourenço Marques/ por/ S.T. HALL/ Dezembro 1876./ Cópia de/ Augusto de Castilho. Escalla do Plano e secção/ Horizontal 200 pés = 1 poleg.^a/ vertical 10 pés = 1 poleg.^a”, Lourenço Marques, 1876. O plano compreende o projeto do esgoto e aterro do baixo Maé (a noroeste da vila) e de uma nova povoação junto à saída da “Estrada de Lydemburgo”. Fonte: AHM (D1.03/2021).



Figura 2 – Junta de Investigação do Ultramar [assinatura ilegível], extrato da “PLANTA GERAL COMPREHENDENDO/ Planta da nova povoação/ Projecto de esgôto do pantano/ Projecto de melhoramentos na povoação antiga e porto”, Lourenço Marques, 1878. O projeto de melhoramentos previa o saneamento do pântano do Maé (1) e a expansão do porto para jusante (2). O novo Hospital e a nova Igreja Paroquial apareciam subordinados ao plano da “nova povoação” no Alto da Maxaquene (assinalados no círculo). Fonte: CEDH-FAPF.

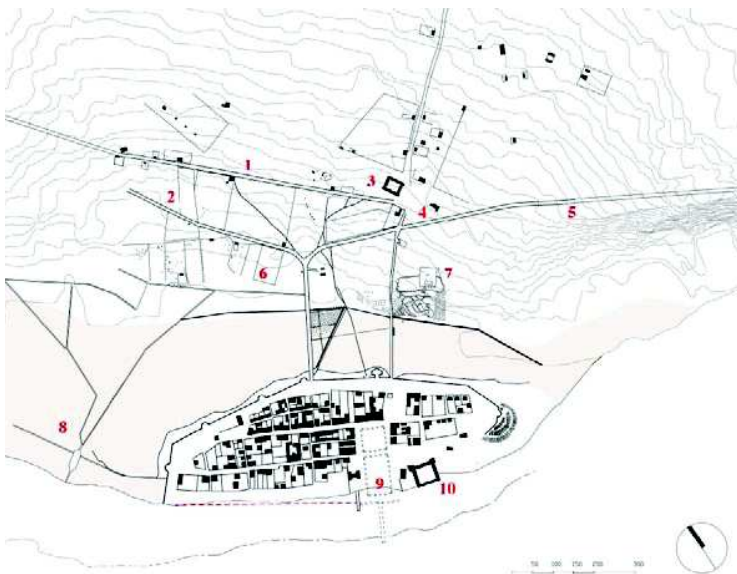


Figura 3 – Planta de Lourenço Marques, ca. 1887. Fonte: Autora, com base na planta de S.T. Hall de 1876, AHM (D1.03/2021) e na “Planta da Avenida António Augusto de Aguiar” de 1887, AHU (ACL_SEMU_DGU_Cx. 1389/LL_1886_1888). Assinalam-se a nova estrada de Lindemburgo (1); a antiga estrada de Lindemburgo (2); o novo Hospital (3); a nova Igreja Paroquial (4); a estrada da Ponta Vermelha (5); o cemitério de S. Timóteo (6); o Jardim da Sociedade de Arboricultura e Floricultura (7); o traçado do esgoto do pântano do Maé (8); o projeto de ampliação da praça 7 de Março (9) e a Fortaleza (10). A povoação estava cercada pelas terras alagadas do Maé, a norte e a noroeste, e da Maxaquene, a este (assinaladas pela trama sólida).

Lourenço Marques, na pessoa do governador Augusto de Castilho (1873-1879), o primeiro levantamento topográfico da vila (datado de 1876) e um primeiro plano para o saneamento do pântano do Maé e a criação de uma povoação à parte, na saída da estrada para Lindemburgo, com um traçado regulador em quadrícula (Fig. 1).

Segundo alguns autores⁴, S.T. Hall delineou ainda um plano de urbanização (do qual se conhece uma cópia da Junta de Investigação do Ultramar), com data de 1878, que compreendia o “Projecto de melhoramentos na povoação antiga e porto”, o “Projecto de esgôto do pantano” e a “Planta da nova povoação” no Alto da Maxaquene, sob a forma de um hexágono regular (Fig. 2). O “Projecto de esgôto do pantano” estabelecia uma rede de valas coletoras junto à base das encostas do Maé e da Maxaquene, para a recolha da água das nascentes que, juntamente com a água das marés, alimentava o pântano do Maé. Sucessivamente, um sofisticado sistema de valas guarda-mato, junto ao sopé “[...] das colinas, passaram a recolher águas despejadas pelas nascentes e transportadas ao coletor central por valas de derivação, passaram a ser despejadas ao mar [...]” (LIMA, 1968, p. 48) durante a maré baixa.

As obras de enxugamento do pântano do Maé foram iniciadas a partir de meados de 1877 pela 3.ª Repartição de Obras Públicas, com a abertura de valas, a colocação de drenos e a construção de um dique marginal onde assentou mais tarde o caminho de ferro (MACHADO, 1881, p. 31-32, p. 47-52; SOEIRO, 1895, p. 5). Esse dique partia do extremo noroeste da vila, cercado “[...] completamente todo o terreno lodoso descoberto nas pequenas marés [...]” (LONGLE, 1887, p. 6), impedindo o seu alagamento com as águas salgadas (Fig. 1). O saneamento do pântano arrastou-se até às primeiras décadas do século XX (GALVÃO, 1920, p. 18-21). As obras do caminho de ferro de ligação ao Transval, com o primeiro troço inaugurado no final de 1887 (FOWLER, 1887), permitiram drenar uma faixa de terreno marginal bastante extensa, sucessivamente ampliada pelos terrenos conquistados ao rio pela construção faseada do porto (TERRA VIANA, 1907, p. 13). Todavia, e apesar do empenho nas obras, a baixa do Maé permaneceu até ao início do século XX com uma enorme superfície sem escoante a uma cota inferior à do mar, onde, naturalmente, as águas continuaram a acumular-se (LONGLE, 1887, p. 14; SOEIRO, 1895, p. 5).

No que toca às obras levadas a efeito pela expedição de Obras Públicas na vila/cidade, foi possível, utilizando as palavras de João Morais (2001, p. 79), “Com acesso a novos recursos, materiais e técnicos, [...] erguer [...] um conjunto de edifícios, ainda que estes fossem de carácter provisório, construídos à base de modelos pré-fabricados, em madeira e metal [...]”, de forma a responder às necessidades mais urgentes de funcionamento da orgânica do sector público. De entre esses, salientavam-se, ao longo da avenida de D. Carlos (a antiga rua da Linha, atual avenida 25 de Setembro), os edifícios das Repartições de Obras Públicas⁵, Imprensa e Correios (em madeira e zinco) e a Cadeia Civil (já em alvenaria, de pedra proveniente da demolição da linha de defesa)⁶ (Fig. 4). Chegada a Lourenço Marques, a expedição tinha-se encarregado de imediato da construção do Hospital Civil e Militar, iniciado em 1877, e da Igreja Paroquial, iniciada em 1878 (MACHADO, 1881, p. 33, p. 35). Os dois edifícios foram implantados em conjunto num “[...] sítio alto, bem ventilado, distante do terreno do pântano, e subordinado ao plano da vila” (MACHADO, 1881, p.

45) à parte, em malha hexagonal, delineado por S.T. Hall (Fig. 2). Plano todavia abandonado e preterido pelo projeto de ampliação da cidade de 1887, traçado pela 3.^a Repartição de Obras Públicas (FRANCO DE MENDONÇA, 2016, p. 66, p. 69).

O PROJETO DE AMPLIAÇÃO DA CIDADE DE LOURENÇO MARQUES

Em 10 de novembro de 1887, Lourenço Marques foi elevada a cidade⁷. Nesse mesmo ano, em dezembro, contrariando a opinião corrente contrária ao crescimento de Lourenço Marques junto aos pântanos⁸, o major de engenharia António José de Araújo, à época diretor das Obras Públicas da Província de Moçambique, propôs a expansão daquele núcleo urbano em *continuum*, no “Projecto de Ampliação da cidade de Lourenço Marques”⁹. O antepiano, levado adiante pela 3.^a Secção de Obras Públicas (entre 1887 e 1895), privilegiou duas questões imperativas: maior acessibilidade para o comércio intrarregional e regional e o saneamento da povoação. A solução projetual para essas questões encontrou-se justamente na boa relação do porto/caminho de ferro com a cidade, permitindo o acesso mais económico e eficaz a materiais de construção e às restantes mercadorias. O alargamento da cidade fez-se procedendo primeiramente a um aterro de 2 metros em média sobre o pântano, para a construção da avenida de D. Carlos (MOÇAMBIQUE, 1901), iniciando-se, de súbito, a abertura dos traçados viários previstos no antepiano: uma série de avenidas longitudinais, paralelas ao eixo maior da cidade, ligadas por outras transversais distanciadas entre si entre 100 e 200 m, aproximadamente (Fig. 4).

pós-
137



Figura 4 – Planta de Lourenço Marques, ca. 1887-1888, com o traçado esquemático do projeto de ampliação da cidade de 1887 (a tracejado), a abertura das primeiras avenidas (assinaladas com trama sólida), a plantação de eucaliptos para o saneamento da área (mancha irregular a norte da antiga povoação) e os novos edifícios e praças erigidos pelas Obras Públicas a partir de 1877: Hospital (1); Igreja Paroquial (2); Obras Públicas (3); Cadeia Civil e Estação de Polícia (4); Paiol (5); Quartel da Polícia (6); Matadouro (7); Alfândega (8); e Praça da Estação (9). Fonte: Autora, com base no “Plano do projectado esgoto e aterro do pantano de Lourenço Marques por S.T. Hall, Dezembro de 1876. Cópia de Augusto de Castilho”, AHM (D1.03/2021); na “Planta de Lourenço Marques levantada em 1886, Escala 1:5000”, AHM (N. 1711/D.29/2006); e na “Planta da Cidade, Lourenço Marques, 1903, Escala 1: 5000”, AHM (2014/D.37).

O pântano junto à cidade foi atravessado por três avenidas longitudinais: a primeira, a de D. Carlos, com aproximadamente 2.000 m de extensão; a segunda, de Pedro Alvares Cabral, imediatamente a norte da primeira, distando 140 m; e a terceira, de Fernão de Magalhães, à distância de 120 m da segunda, que passava em parte sobre a encosta e em parte sobre o pântano. Estas avenidas estavam ligadas por outras dez transversais. Todas elas foram construídas por aterro e pelo menos 2/3 do volume de terras necessário a esse fim proveio do extremo este da cidade, das elevações que dominavam o (projeto de) porto, sobre a enseada da Maxaquene¹⁰. Os trabalhos de aterro foram executados com o auxílio de mão de obra “indígena”, do Corpo de Polícia e com recurso a uma linha *Decauville* (PEREIRA, 1888). A terra foi acarretada encosta abaixo até ao pântano em vagonetas sobre trilhos de ferro que depois eram empurradas, por tração humana, encosta acima, para serem carregadas novamente¹¹.

Contemporaneamente, a secção de Obras Públicas edificou, perto do cemitério real Mpfumu, entre 1887 e 1893, o Quartel da Polícia do Alto Maé¹² (ver Fig. 4), como posto avançado da cidade a oeste (LE MOS, 1987, p. 16 nota 52). Esta era uma obra urgente, pois o Corpo Policial tinha sido alojado precariamente numa caserna de madeira situada na rua D. Luís I (atual Consiglieri Pedroso), bem perto do pântano. Em meados de 1888, as febres palustres tinham já obrigado ao internamento no Hospital Civil e Militar da cidade, de cerca de três quintos do Corpo de Polícia (91 elementos), parte dos primeiros contingentes desembarcados em Lourenço Marques, vindos da metrópole em meados de 1888. Este Corpo Policial foi recrutado pelas Obras Públicas para as obras em curso, dada a falta de mão de obra e visto que “[...] por toda a parte se escavava o terreno para a formação das avenidas e ruas e fabricações das casas [...]” (PEREIRA, 1888).

Sensivelmente no mesmo período foram edificados o Paiol (ver Fig. 4), na encosta da Maxaquene, iniciado em 10 de maio de 1878 (MACHADO, 1881, p. 45) e concluído em 1888¹³; o Matadouro Municipal, iniciado em 23 de outubro de 1887¹⁴; a já referida Cadeia civil e Estação de Polícia, iniciada em 9 de outubro de 1887¹⁵ e o edifício para a Repartição de Obras Públicas, iniciado em 24 de setembro de 1888¹⁶. Assim, em meados de 1888, as Obras Públicas de Lourenço Marques estavam empenhadas na construção do Quartel da Polícia, da Cadeia Civil, do Paiol, da Oficina de Fundação (iniciada em 27 de maio de 1888), do Hangar da Alfândega, em vários trabalhos de melhoramentos na Igreja e no Hospital, entre outros¹⁷.

Relativamente às novas avenidas, estavam em construção: (1) a de Augusto de Aguiar (atual Samora Machel), a avenida/ alameda mais ampla da cidade — coroada na década de 1940 pela monumental praça de Mouzinho de Albuquerque e pelo Palácio Municipal—, principiada em 14 agosto de 1887¹⁸ e que nos meses seguintes começou a ser calçetada, recebendo para cima de duas centenas de árvores; (2) a de General Joaquim José Machado (atual Guerra Popular), principiada em 17 de outubro de 1887, no seguimento da praça da Estação e que após a demolição do baluarte “31 de Julho” e da linha de defesa, foi nivelada, calçetada e arborizada¹⁹; (3) a de Augusto de Castilho (atual Vladimir Lenine), que marcava o limite a nascente da malha urbana (estremada pela área *non aedificandi* em torno do Paiol), principiada junto à

velha cerca em 16 de janeiro de 1888; (4) a de Fernão de Magalhães, principiada em 19 de fevereiro de 1888; (5) a de Alvares Cabral (atual Zedequias Manganhela), principiada em 12 de fevereiro de 1888, seguindo da avenida Augusto Castilho para poente sobre o antigo esgoto que marcava o limite sul do Jardim da Sociedade de Arboricultura e Floricultura (na gênese do atual Jardim Tunduru) (Fig. 7); (6) a de D. Carlos (atual 25 de Setembro), iniciada em 7 de maio de 1888 entre as de Augusto de Aguiar e de Augusto de Castilho; (7) a de El Rei D. Manuel (atuais rua da Rádio e avenida Josina Machel), que, iniciada em 1 de julho de 1888, estava regularizada até ao Quartel do Alto Maé em dezembro de 1888; e (8) a de Henrique de Macedo (atual avenida da Zâmbia; o seguimento a sul, que se encontra interrompido, corresponde à rua Paulino Santos Gil), iniciada em 23 de julho de 1888²⁰ no trato norte confinante com o Quartel do Alto Maé, entre as avenidas de Pinheiro Chagas (atual Eduardo Mondlane) e de El Rei D. Manuel (trato correspondente à atual avenida Josina Machel).

Sensivelmente no mesmo período, em 1885, surgia a Sociedade de Arboricultura e Floricultura de Lourenço Marques. O objetivo da Sociedade era a arborização do pântano que separava a antiga povoação da terra firme e a execução de um jardim (LONGLE, 1887, p. 20). Armando Longle (chegado a Moçambique na já referida expedição de 1877), condutor de Obras Públicas na província e promotor da Sociedade, referia que esta pretendia “[...] tratar de todos os assumptos relativos à cultura no Districto, como saneamento por meio de plantações, fixação de dunas, introdução de plantas industriaes e uteis [...]” e que, esses trabalhos da Sociedade prosseguiram de tal maneira que “[...] as mattas de eucalyptos principia[va]m a cobrir terrenos outr’ora encherçados e milhares de arvores de varias qualidades t[inha]m sido introduzidas²¹.” Com o Jardim da Sociedade de Arboricultura e Floricultura (ver Figs. 3 e 4), foram preparados vários viveiros com sementes e plantas de várias espécies e proveniências, que forneceram o governo do distrito e o município de milhares de pés, entregues à Secção de Obras Públicas para a arborização da área (LONGLE, 1887, p. 31). Algumas espécies (e.g., a *casuarina tenuissima*) foram usadas para fixar as dunas situadas junto da vila e que, constantemente movidas pelo vento, iam obstruindo a estrada da Ponta Vermelha “[...] ocasionando sérias e nunca acabadas despesas [...]” (LONGLE, 1887, p. 37). Já nas áreas alagadas e paludosas, foi utilizada a plantação intensiva de eucaliptos, bem como ao longo das novas avenidas.

As obras do caminho de ferro e as do plano de ampliação da cidade, com a abertura das avenidas e o aterro do pântano implicaram, naturalmente, a demolição progressiva da antiga linha de defesa, tendo o entulho das demolições sido empregue nos aterros, e a pedra na construção da Cadeia Civil e no empedramento da praça da Estação e das novas vias²². As obras nas avenidas, todavia, prosseguiram com enormes dificuldades. Uma grande parte dos terrenos na área afeta estavam aforados, obrigando a pesadas indemnizações aos enfiteutas²³. As dificuldades técnicas e financeiras no acesso a materiais de construção justificaram também que grande parte das ruas e avenidas permanecesse até ao final do século XIX com piso em areia, à espera de macadamização, condicionando a edificação nos novos quarteirões (MOÇAMBIQUE, 1901).

A desabafo de Mouzinho de Albuquerque (1855-1902), na qualidade de governador-geral (1896-1898), é eloquente quanto ao prosseguimento das obras e melhoramentos na província nesse período: em Lourenço Marques edificara-se uma ponte de carga e descarga, só acostável por pequenas embarcações na maré cheia, o Quartel da Polícia e a Repartição de Obras Públicas, e na Ilha de Moçambique, o Hospital Civil e Militar. As Obras Públicas tinham feito reparações em palácios, igrejas, fortalezas e residências de governadores, mas nenhuma obra com impacto real no desenvolvimento económico da província. O dinheiro ia-se todo “[...] em embaixadas, presentes a régulos, dinheiro e armas a potentados que levantavam forças indígenas, com as quais se pensava inútil e improficuamente em suprir a falta de tropas regulares [...]” (MOUSINHO DE ALBUQUERQUE, 1934, p. 82-83). Somavam-se aos entraves provocados pela falta de capital e recursos materiais e humanos para a prossecução atempada de obras civis, a enorme burocracia que do Terreiro do Paço administrava o Império (MOUSINHO DE ALBUQUERQUE, 1934, p. 81-82, p. 84, p. 89). Segundo Mouzinho de Albuquerque (1934, p. 84), dali emanavam leis e regulamentos “[...] para países que desconhec[iam] por completo [...]” e da colónia, faziam “[...] uma verdadeira caricatura da metrópole [...]”, o que “[...] contrastava dolorosamente [...] com o que se passava nos países que a cerca[va]m e avizinha[va]m [...]”.

Por volta de 1900 construía-se uma média de vinte casas por mês dentro da cidade de Lourenço Marques, cerca de 1/4 em alvenaria (MOÇAMBIQUE, 1901). Até ao final da primeira década do século XX, a cidade pouco tinha crescido. Para além da Baixa antiga, a ocupação dos quarteirões limitava-se à área entre as avenidas de Augusto de Castilho (atual Vladimir Lenine) e General Machado (atual Guerra Popular). A ponte da General Machado, entre as avenidas de D. Carlos (atual 25 de Setembro) e de Fernão de Magalhães, os quarteirões, desenhados sobre o pântano do Maé, permaneciam desocupados (Fig. 5). A edificação continuava para noroeste, no Alto Maé, ocupado pelas classes menos favorecidas e onde prevaleciam construções em madeira e zinco. Segundo o engenheiro Terra Viana (1907, p. 13), na avenida Central (atual Karl Marx), encontravam-se os pontos mais baixos do bairro comercial e mais densamente povoado, “[...] com cotas que [iam] até 2,46 m acima do nível médio do mar e inferiores às da antiga vila [...]” e que, continuaram por muito tempo, juntamente com as restantes avenidas de terra batida da Baixa, alagados pelas águas perdidas que corriam livremente à superfície do solo, à falta de sistema de esgotos (SOEIRO, 1895, p. 7). A oeste do Quartel do Alto Maé continuaram a existir áreas pantanosas pelo século XX adentro, tornando insalubre e pouco valorizado o bairro a oeste da avenida Central (GALVÃO, 1920, p. 21).

A malha urbana delineada pelo “Plano Araújo” foi prolongada sucessivamente até ao perímetro do arco de circunferência com 2.000 m de raio e centro na praça 7 de Março (atual 25 de Junho), limite da área do concelho a partir de 1895 (ENNES, 1896, p. 55-56). Esse arco adquiriu “[...] um estatuto de permanência, estando na origem do traçado da Estrada da Circunvalação [...]”²⁴ (MORAIS, 2001, p. 106). A transferência da capital da cidade de Moçambique para Lourenço Marques (em 1 de dezembro de 1898), no Sul da colónia, pouco desenvolvido, implicou o planeamento e o desenvolvimento de

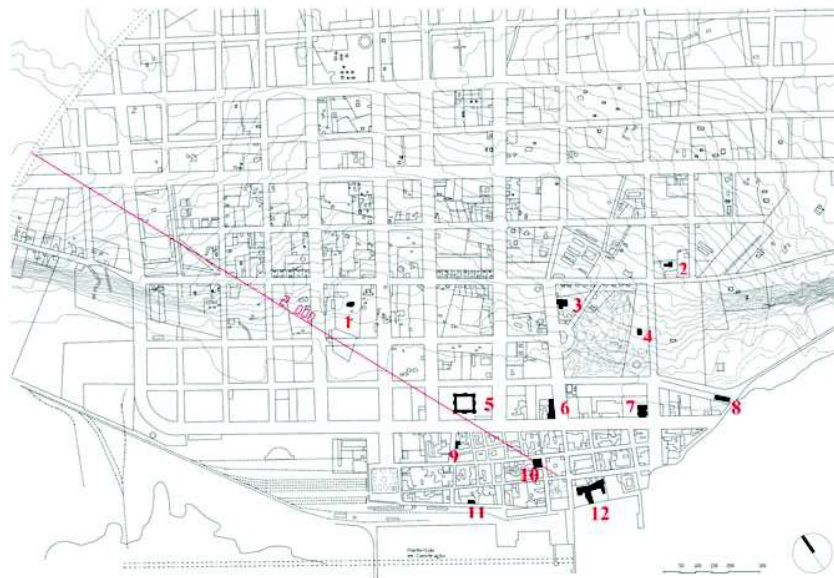


Figura 5 – Planta de Lourenço Marques (área central), ca. 1903, com o traçado da ampliação do porto e do limite da cidade a norte. Assinalam-se alguns edifícios desse período permanentes na cidade atual (ainda que com alterações): Instituto Dona Amélia (atual Casa de Ferro, transferida da Repartição de Agrimensura para as imediações do Jardim Vasco da Gama/Tunduru no início da década de 1970) (1); Consulado Britânico (2); Hotel Clube (atual Centro Cultural Franco-Moçambicano) (3); Vila Jóia (atual Tribunal Supremo) (4); Mercado Central (5); Prédio Pott (6); Cadeia Civil (atual anexo da Imprensa Nacional) (7); Câmara Municipal (atual Tribunal Administrativo) (8); Mesquita (9); Casa Amarela (10); Casa dos Azulejos (11); Fortaleza (12). Fonte: Autora, com base no “Plano do projectado esgoto e aterro do pantano de Lourenço Marques por S.T. Hall, Dezembro de 1876. Cópia de Augusto de Castilho”, AHM (D1.03/2021), na “Planta de Lourenço Marques levantada em 1886, Escala 1:5000”, AHM (N.º 1711/D.29/2006) e na “Planta da Cidade Lourenço Marques 1903, Escala 1: 5000”, AHM (2014/D.37).

estruturas políticas, administrativas e infraestruturas de serviços na cidade (MENDES, 2008, p. 517). Até aí, o investimento público concentrara-se sobretudo no desenvolvimento e ampliação do porto de mercadorias²⁵, nos “[...] estudos do caminho-de-ferro do Transval e [n]a construção da linha [...]” (LONGLE, 1887, p. 12). A afluência de mercadorias, de estrangeiros de passagem para as minas do Transval e de outros trabalhadores para as obras de ampliação do porto e de construção da linha férrea, transformaram Lourenço Marques num interposto comercial em franco desenvolvimento.

A expansão da área urbana para nascente, em direção à antiga vila da Ponta Vermelha²⁶ e à Polana, onde se fixaram as classes mais abastadas e a sede do governo provincial, iniciou-se com contratos de partilha e cedência entre o Estado e os proprietários de grandes extensões de terra privados, possibilitando ao Estado redigir um novo plano de alargamento da cidade em 1907 e novos limites para o concelho em 1919 (MOÇAMBIQUE, 1919; MUNICÍPIO DE MAPUTO — MP, 2008, v. I, p. 26). Os novos limites do concelho estipularam os limites da cidade, marcados sensivelmente pelo perímetro de um arco de circunferência com raio de 2 017 m, e os novos limites da área suburbana, pelo perímetro de um segundo arco concêntrico ao primeiro com 7 017 m de raio (MP, 2008, v. I).

Figura 6 – Planta de Lourenço Marques (área central), ca. 1903, com a sobreposição do levantamento atual da estrutura viária. Fonte: Autora, com base na “Planta da Cidade, Lourenço Marques, 1903, Escala 1: 5000”, AHM (2014/D.37) e no levantamento atual. Ao longo do século XX, as alterações de fundo na estrutura urbana, nesta parte da cidade, deram-se com a construção da praça de Mouzinho de Albuquerque/da Independência (entre finais da década de 1930 e meados da de 1940) (1); as ampliações sucessivas da estrutura ferro-portuária (2); e o aterro da enseada da Maxaquene (3).

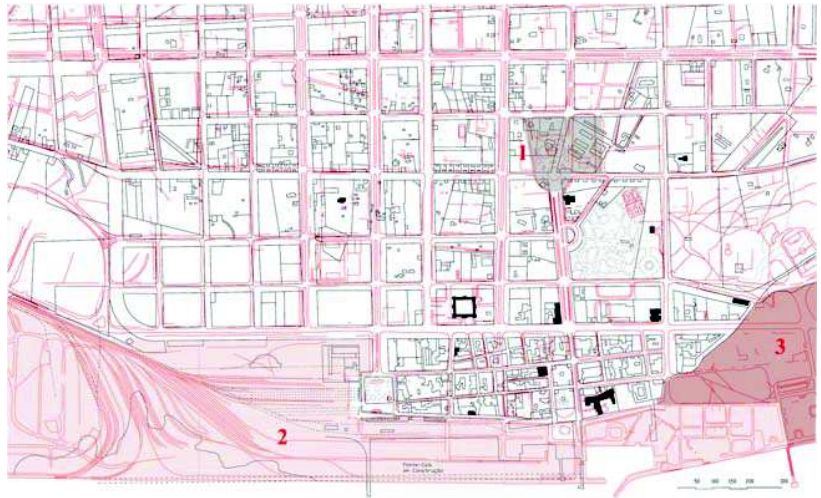


Figura 7 – Baixa de Lourenço Marques, Av. Augusto de Castilho (atual Vladimir Lenine), [s.a.], 13 fev. 1968.,. Sobre a direita, ao longo da avenida, vista parcial do antigo Jardim Vasco da Gama (antigo Jardim da Sociedade de Arboricultura e Floricultura, atual Jardim Tunduru), com a antiga Vila Jónia (no centro da imagem). Fonte: AHM, *Coleção Iconográfica da Câmara Municipal de Lourenço Marques*, Cx. 8, Icon 357.



Figura 8 – Baixa de Lourenço Marques, [s.a.], 13 fev. 1968.. Vista parcial do antigo Jardim Vasco da Gama e da antiga Vila Jónia (atual Tribunal Supremo). Em pano de fundo, os guindastes do porto e o rio. Fonte: AHM, *Coleção Iconográfica da Câmara Municipal de Lourenço Marques*, Cx. 8, Icon 506.



Os melhoramentos na cidade fizeram-se sentir a partir da primeira década do século XX, com o início do abastecimento regular de eletricidade e água (proveniente do rio Umbeluzi, substituindo a captação feita nas inúmeras nascentes existentes no sopé da encosta, perto do antigo pântano), sob concessão da *Delagoa Bay Development Corporation Ltd.*, que geria também os elétricos e os telefones (MORAIS; LAGE; MALHEIRO, 2012, p. 38; TERRA VIANA, 1907, p. 14-15). No pântano do Maé continuaram as obras de aterro e saneamento e, já na segunda década do século XX, deu-se início ao aterro da enseada da Maxaquene com terras provenientes das Barreiras/ colinas situadas na envolvente (Fig. 6). O chamado Aterro da Maxaquene foi mais tarde extensamente arborizado, afirmando-se como espaço de recreio em contraponto à ocupação intensiva da Baixa. Esta perda no tempo (com a construção do porto), a relação visual privilegiada com o estuário e a outra margem. Constituída pelo núcleo fundacional de Lourenço Marques e por parte da “cidade nova” de finais de 1800, a Baixa manteve até ao final do período colonial o estatuto de centro cívico. A concentração de comércio, serviços e a proximidade do porto, do caminho de ferro e de áreas de recreio, garantiram-lhe eficazmente novos investimentos por parte do Estado e dos privados (Figs. 7 e 8).

As várias fases de expansão planeada da “cidade europeia” — o planeamento urbano fomentado pela administração colonial cingiu-se sobretudo à “cidade dos colonos” — permitiram o desenho e a ocupação progressiva de novos quarteirões a nordeste, ao longo da baía, nos privilegiados bairros da Polana e da Sommerschild, sem contudo abandonar o traçado regular caracterizado por longas avenidas arborizadas e pela divisão funcional e sócio-racial da cidade e seus subúrbios²⁷, acentuada pelo anel (estrada da Circunvalação) que durante muito tempo marcou o limite da “cidade”²⁸.

CONCLUSÃO

O traçado urbanístico do velho Bairro Central da cidade de Lourenço Marques manteve-se ao longo do século XX praticamente inalterado, consolidado definitivamente ao longo das décadas de 1940 e de 1950 com os arranjos da Av. 5 de Outubro (no trato correspondente à atual Rua da Rádio) —ou seja, com a demolição do velho Hospital e da Igreja Paroquial, para dar lugar à monumental praça de Mouzinho de Albuquerque com a nova Catedral (1944) e o Palácio Municipal (1947), e a outros equipamentos nessa avenida.

A matriz das avenidas amplas e a relação de interdependência entre a Baixa e a Alta remetem-nos para o velho “Plano Araújo” e a impressionante transposição de modelos de ordenamento para territórios e sujeitos *outros*, indissociável da história e do património edificado da cidade e do País. O conjunto edificado reflete, entre outros, o encontro/confronto direto com culturas ancestrais da costa do Índico e a relação de subalternidade da colónia portuguesa face às vizinhas de matriz anglófona, consolidada numa estrutura espacial e conceptual que responde a um referencial cultural, social e económico específicos. Essas condições marcaram esteticamente, funcionalmente e socialmente o tecido urbano, traduzindo-se em conformações materiais com reconhecido valor histórico, que interessa aprofundar.

NOTAS

- ¹ Sobre a constituição deste corpo expedicionário, veja-se ALBERTO, 1907, p. 178; LIMA, 1968, p. 39; CAPELA, 1998, p. 266-267; MORAIS, 2001, p. 69, p. 218 nota 2.
A Direção de Obras Públicas, no reino português, ficou inicialmente sob a tutela do Ministério das Obras Públicas, criado pela Regeneração/Fontes Pereira de Melo, por decreto de 30 de agosto de 1852 (OLIVEIRA MARQUES, 1998, p. 124; MORAIS, 2001, p. 29; PEREIRA, 2011, p. 2), no seguimento de uma política de fomento de obras públicas e desenvolvimento dos caminhos de ferro. Política assegurada sucessivamente por João de Andrade Corvo (1824-1890), nomeado ministro dos Negócios Estrangeiros em 13 de setembro de 1871 (1871-1878) e de seguida, acumulando a pasta da Marinha e Ultramar (1872-1877), responsável pelo envio de expedições de obras públicas para as “possessões portuguesas” de Angola, Moçambique, Cabo Verde e São Tomé (BETHENCOURT; CHAUDHURI, 1998, v. 4, p. 104-108; MORAIS, 2001, p. 44; PEREIRA, 2013, p. 45-46). No final do século XIX, as Obras Públicas das províncias ultramarinas estavam sob a alçada do Ministério das Obras Públicas e Caminhos de Ferro Ultramarinos (MORAIS, 2001, p. 211 nota 26).
- ² Por volta de 1870 foram descobertos diamantes na zona da atual cidade de Kimberley, seguindo-se, cerca de uma década mais tarde, importantes filões auríferos no Transvaal (Witwatersrand) (CABAÇO, 2007, p. 76 nota 20). A importante produção e acumulação de riqueza da indústria mineira esteve na base de um processo de industrialização único no continente, foco de um fluxo migratório (com origem sobretudo na Europa) com grande impacto na região.
- ³ A picota (pau a prumo que servia de pelourinho) e o pelourinho (coluna de pedra), eram marcos erigidos em lugar público (largo ou cruzamento) junto aos quais se expunham e castigavam os sentenciados, sujeitos ao escárnio popular. Esse local, tornava-se assim, o espaço público de encontro e, sequentemente, a *praça* (CORVAJA, 2003, p. 55 nota 11).
- ⁴ Veja-se, GABINETE DE URBANIZAÇÃO..., 1969, v. VI, Peça 41; LIMA, 1968, p. 48; MORAIS, 2001, p. 75, p. 220 nota 43.
- ⁵ O projeto de arquitetura, assinado pelo diretor das Obras Públicas, António José de Araújo, data de 25 de agos. de 1888 e foi anexado ao Ofício n. 377, de 31 de agos. de 1888, das Obras Públicas de Lourenço Marques, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L).
- ⁶ Informação presente no capítulo “Construção d’uma cadeia civil”, “Mappa dos trabalhos executados no mez de janeiro de 1888, Obras Publicas da Provincia de Moçambique”, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888). Para o projeto, veja-se “Projecto e Orçamento/ da Construção/ de uma/ Cadeia Civil/ e/ Estação de Policia/ Reis - 26:980\$000/ Lourenço Marques, 27 de Outubro de 1887”, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ⁷ Para o decreto régio, veja-se “CRÓNICA do Trimestre...”, 1937, p. 121-122.
- ⁸ Ao longo do século XIX propôs-se sucessivamente a passagem da povoação para as terras altas e arejadas da Maxaquene (cf. LIMA, 1968, p. 16, p. 48; MORAIS, 2001, p. 74-75), mas a proximidade do porto, do caminho de ferro e da estrada das carretas (de ligação ao interior), monopolizaram eficazmente a fixação dos colonos, atraídos pela atividade comercial fomentada pelo trânsito de forasteiros.
- ⁹ O documento original —“PROJECTO de AMPLIAÇÃO/ DA/ CIDADE/ DE/ LOURENÇO MARQUES/ Escala 1/2000 Dezembro 87. António José de Araújo/ Director de Obras Públicas/ de Lourenço Marques”— encontra-se no AHM (D1.02/2020). O plano foi aprovado pela portaria n. 598, de 1 de dez. de 1892, do governador-geral Rafael de Andrade, publicada no *Boletim Oficial* n. 49, de 3 de dez. de 1892.
- ¹⁰ As obras de ampliação do porto para jusante, entre a ponte da Alfândega e o sopé da colina da Ponta Vermelha, nos últimos anos do século XIX, com o início da construção do muro de cais junto à Ponta Vermelha, foram abandonadas definitivamente devido à falta de verbas (SILVA, 1901). No início da primeira década do século XX (1902-1903), todo o antigo limite ribeirinho, a sul do núcleo antigo da cidade, tinha sido aterrado entre a ponte da Alfândega e a ponte do Caminho de Ferro e redesenhado com uma pujante estrutura de cais acostável a grandes navios, a ponte-cais Gorjão, projetada para cobrir a extensão entre a praça 7 de Março e a ponte da Companhia neerlandesa (ALBERTO, 1907, p. 179; LIMA, 1971, v. III, p. 34).
- ¹¹ Ofício n. 235, de 7 de jun. de 1888, assinado por António José d’Araújo, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).

- ¹² Cf. “PROJECTO/ de/ Um quartel de policia na villa de Lour.º Marques/10 de Outubro de 1887”, assinado pelo diretor da 3. Rep. António José de Araújo, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ¹³ Segundo o “Mappa dos trabalhos executados no mez de janeiro de 1888” das Obras Publicas da provincia de Moçambique, a obra esteve parada várias vezes ao longo dos anos e em agosto de 1888 estava concluída, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888). Veja-se também Corvaja, 2003, p. 67.
- ¹⁴ Cf. Informação do “Mappa dos trabalhos executados no mez de janeiro de 1888, Obras Publicas da Provincia de Moçambique: Construcção d’um edificio para matadouro municipal”, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ¹⁵ Projeto com data de 27 de out. de 1887. Cf. “Mappa dos trabalhos executados no mez de janeiro de 1888, Obras Publicas da Provincia de Moçambique: Construcção d’uma cadeia civil”, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ¹⁶ Projeto datado de 25 de agos. de 1888, assinado por António José de Araújo. Cf. “Mappa dos trabalhos executados no mez de outubro de 1888”, das Obras Públicas da provincia de Moçambique; e projeto de arquitetura, anexo ao Ofício n. 377, de 31 de agos. de 1888, das Obras Públicas de Lourenço Marques, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ¹⁷ Ofício n. 357, de 10 de jul. de 1888, 3. Rep. Obras Públicas da provincia de Moçambique, Secção de Lourenço Marques, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ¹⁸ “Mappa de trabalhos executados no mez de março de 1888, Direcção das Obras Publicas de Lourenço Marques, Provincia de Moçambique, Secretaria das Obras publicas de Lourenço Marques”, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ¹⁹ “Mappa de trabalhos executados no mez de janeiro de 1888” e “Mappa de trabalhos executados no mez de março de 1888”, Direcção das Obras Públicas de Lourenço Marques, provincia de Moçambique, Secretaria das Obras Públicas de Lourenço Marques, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ²⁰ “Mappa dos trabalhos executados no mez de fevereiro de 1888”; “Mappa dos trabalhos executados no mez de outubro de 1888” e “Mappa dos trabalhos executados no mez de dezembro de 1888”, Direcção das Obras Públicas de Lourenço Marques, provincia de Moçambique, Secretaria das Obras Públicas de Lourenço Marques, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ²¹ Carta de Armando Longle, de 22 de jul. de 1887, dirigida ao Conselheiro Francisco Joaquim da Costa e Silva, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L).
- ²² “Mappa dos trabalhos executados no mez de janeiro de 1888”, Obras Públicas da provincia de Moçambique, 3. Rep., AHU (ACL_SEMU_DGU_Cx. 1389/1L_1886_1888).
- ²³ “[...] difficil fazer escavações entre avenidas indicadas por estarem aforadas quasi/ todos os terrenos para abertura avenidas [...] foi/ preciso dar importantes indemnizações em terrenos/[...] Araújo”, telegrama da Direcção de Obras Públicas de Lourenço Marques para o Ministério da Marinha, 9 de agos. de 1888, AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).
- ²⁴ Sousa Morais (2001, p. 106), refere 7 km de raio para o arco da estrada da Circunvalação, no entanto esse primeiro arco tinha, como já foi referido, raio de 2 km, e pelo Foral de 1919, 2017 m (MOÇAMBIQUE, 1919).
- ²⁵ Veja-se LIMA, 1971, p. 9-12, p. 34 ss.; MORAIS, 2001, p. 29-39, p. 67
- ²⁶ A vila da Ponta Vermelha desenvolveu-se à parte, objeto de um plano urbanístico datado de 1887 (FRANCO DE MENDONÇA, 2016, p. 122). Foi integrada na cidade de Lourenço Marques em 1895 (cf. ENNES, 1896, p. 244-245) e constituiu-se bairro aristocrático de Lourenço Marques “destinado unicamente aos que tive[ssem] mais meios de fortuna, podendo separar as suas moradas, dos seus armazéns ou escritórios, e dispondo de facilidades de transportes” (LONGLE, 1887, p. 9).
- ²⁷ Se no início da ocupação muitos europeus e indianos “tinham vizinhos africanos” (LIESEGANG, 1987, p. 22), a partir da década de 1880 começou a emergir a divisão da estrutura urbana em grupos sociais e raciais. A situação agravou-se para os “indígenas” com a entrada em vigor do regulamento que concretizou o seu estatuto em 1899 (PORTUGAL, 1899) e do Regulamento dos

Serviçais e Trabalhadores Indígenas no Distrito de Lourenço Marques, de 1904. Este último, estipulava as condições necessárias ao “indígena” para a admissão na cidade, sendo que os “admissíveis” estavam interditos (salvo algumas profissões) de circular dentro da cidade a partir das 21 horas, devendo recolher aos subúrbios (OLIVEIRA, 1987, p. 96-97).

²⁸ Os subúrbios só passaram a fazer parte da área urbana na divisão administrativa da cidade no final da década de 1970, após a Independência, como parte do novo projeto político e cultural do país que entendia esbater as assimetrias no acesso a infraestruturas urbanas herdadas do colonialismo.

LISTA DE ACRÔNIMOS

AHU: Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa
AHM: Arquivo Histórico de Moçambique, Maputo
CEDH: Centro de Estudos e Desenvolvimento do Habitat, Maputo
DGU: Direcção Geral do Ultramar
FAPF: Faculdade de Arquitetura e Planeamento Físico, Maputo
MÇ: Moçambique
SEMU: Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar
UEM: Universidade Eduardo Mondlane, Maputo

REFERÊNCIAS

- ALBERTO, Caetano. Viagem de S. A. o Príncipe D. Luiz Filipe às Colónias. *O Occidente*, Lisboa, v. 30, n. 1031, 1907, p. 178-181.
- BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. (Dir.). *História da Expansão Portuguesa*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998-1999. v. 4. 568 p.
- CABAÇO, José Luís. *Moçambique: identidades, colonialismo e libertação*. 2007. 475 p. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8134/tde-05122007-151059/>>. Acesso em: 21 jun. 2017.
- CAPELA, José. O Ultimatum na Perspectiva de Moçambique. In: SEMINÁRIO MOÇAMBIQUE: NAVEGAÇÕES, COMÉRCIO E TÉCNICAS, 1996, Lisboa, *Actas do Seminário Moçambique: Navegações, Comércio e Técnicas: Maputo*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998. p. 261-279.
- CORVAJA, Luigi. *Maputo: Desenho e Arquitectura*. Tradução Matteo Angius; Fernanda Angius. Maputo: FAPF, 2003. 114 p. Tradução de: Maputo città capitale del Mozambico: disegno e architettura.
- CRÔNICA do Trimestre: Lourenço Marques; Quatro datas: Feitoria-Presídio: Vila-Cidade. *Moçambique: Documentário Trimestral*, Lourenço Marques: Imprensa Nacional, n. 12, dez. 1937, p. 116-140. Disponível em: <<http://memoria-africa.ua.pt/Library/ShowImage.aspx?q=MDT/MDT-N012&p=117>>. Acesso em: 21 jun. 2017.
- ENNES, António. *Providências publicadas pelo commissário régio na provincia de Moçambique*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1896. 252 p.
- FOWLER, C. S. Views of Lourenço Marques (DelagoaBay) and Transvaal Railways: presented by Colonel E. McMurdo 1887. [S.l.: s.n.], 1887. 71 f. Disponível em: <<http://purl.pt/17379>>. Acesso em: 21 jun. 2017.
- FRANCO DE MENDONÇA, Lisandra. *Conservação da arquitetura e do ambiente urbano modernos: a Baixa de Maputo*. 2015. 726 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo e em História e Restauro da Arquitetura) – Instituto de Investigação Interdisciplinar, Universidade de Coimbra, Coimbra – Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura, "Sapienza" Università di Roma, Roma, 2016.

GABINETE DE URBANIZAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE LOURENÇO MARQUES. *Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques*. Lourenço Marques, 1969. v. 6.

GALVÃO, João A. L. *As Obras Públicas e o Fomento da Província em 1918*: Relatório da Inspeção das Obras Públicas /Ministério das Colónias. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1920. 227 p.

LEMOS, Manuel J. C. de. Maputo, deste lado da baía. Considerações sobre a toponímia da cidade. *ARQUIVO*, Boletim Semestral do Arquivo Histórico de Moçambique, Maputo: Imprensa Nacional, n. 2, p. 5-18, 1987.

LIESEGANG, Gerhard. Lourenço Marques antes de 1895. *ARQUIVO*, Boletim Semestral do Arquivo Histórico de Moçambique, Maputo: Imprensa Nacional, n. 2, p. 19-75, 1987.

LIMA, Alfredo Pereira de. Casas que fizeram Lourenço Marques. Separata de: *STVDIA – Revista quadrimestral*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, n. 24, ago. 1968. 71 p.

LIMA, Alfredo Pereira de. *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*: v. 3. Lourenço Marques: Edição da Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, 1971. 340 p.

LONGLE, Armando. *Do saneamento e alargamento da Villa de Lourenço Marques...* Lisboa: Typ. de A. da Costa Braga, 1887. 58 p.

MACHADO, Joaquim José. *Relatório dos trabalhos executados pela direcção das obras públicas da província de Moçambique durante o anno de 1877*. In: RELATÓRIOS dos Directores de Obras Públicas e Outros Documentos 1876-81, Primeira Série. Lisboa: Imprensa Nacional, 1879. p. 91-131.

MACHADO, Joaquim José. *Relatório das obras públicas e outros documentos*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1881. Segunda Série. v. 1.

MENDES, Maria Clara. (Coord.). *Urbanismo Colonial: os Planos de Urbanização nas Antigas Províncias Ultramarinas: 1934-1974* [edição policopiada da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa]. Lisboa, 2008.

MOÇAMBIQUE. Direcção das Obras Públicas da Província de Moçambique. *Relatório da gerência do anno económico de 1899-1900* [documento manuscrito]. Lourenço Marques, 1 jan. 1901. AHU (2510_IB_SEMU_DGFTO_MÇ_1892_1901)

MOÇAMBIQUE. Portaria n. 1131, de 5 de abril de 1919. Dispõe sobre o Foral de Lourenço Marques e os limites do concelho. *Boletim Oficial*, Maputo, n. 16, I Série, 19 abr. 1919.

MORAIS, João Sousa. *Maputo: património da estrutura e forma urbana: topologia do lugar*. Lisboa: Livros Horizonte, 2001. 247 p.

MORAIS, João Sousa; LAGE, Lage; MALHEIRO, Joana Bastos. *Maputo: património arquitectónico*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2012. 227 p.

MOUSINHO DE ALBUQUERQUE, 1934. *Moçambique 1896-1898*. Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1934. 1.ª ed. 1899.

MUNICÍPIO DE MAPUTO. *Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo: Análise da Situação Actual do Município de Maputo*. Maputo, 2008. v. 1. 246 p.

OLIVEIRA MARQUES, António Henrique de. *História de Portugal — Volume III: Das Revoluções Liberais aos Nossos Dias*. Lisboa: Editorial Presença, 1998. 704 p.

OLIVEIRA, Teresa dos Santos. Recordações sobre Lourenço Marques, 1930-1950. *ARQUIVO*, Boletim Semestral do Arquivo Histórico de Moçambique, Maputo, n. 2, p. 85-108, 1987.

PEREIRA, António Aluisio Jervis. Relatório sobre as condições higiénicas do aquartelamento provisório, Lourenço Marques. In: OFÍCIO n. 520, de 3 de outubro de 1888, 1. e 3. Rep. de Obras Públicas da Província de Moçambique, Secção de Lourenço Marques. In: OFFÍCIOS dando conta das obras em construção, 1888. AHU (ACL_SEMU_DGU_Mç_Cx.1389/1L, pasta 27_1886_1888).

PEREIRA, Hugo Silveira. Caminhos-de-ferro e instituições: ministério das Obras Públicas, parlamento e Associações dos Engenheiros Civis (1852-1892). In: XXXI ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE HISTÓRIA ECONÓMICA E SOCIAL (APHES), 2011, Coimbra. Disponível em: <http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao_1c/hugo_pereira_paper.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2017.

PEREIRA, Luísa Villarinho. *MOÇAMBIQUE: Manoel Pereira (1815-1894): Fotógrafo comissionado pelo Governo Português*. Lisboa, 2013. 223 p.

PORTUGAL. Ministério da Marinha e Ultramar. Decreto de 9 de novembro de 1899. Regulamento do Trabalho dos Indígenas. *Boletim Oficial*, n. 3, 1900, p. 23-29.

SILVA, Silverio Augusto Pereira da. Notícia acerca das Obras do porto de Lourenço Marques. Separata de: *Revista de Engenharia Militar*, v. 114, n. 2, 1901.

SOEIRO, António Cerdeira de Almeida. *Estudo do saneamento da cidade de Lourenço Marques*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1895. 52 p.

TERRA VIANA. *Relatório sobre o saneamento de Lourenço Marques (Parte Técnica)* [documento dactilografado], 18 jun. 1907. AHU (Cx. 3038_1A_SEMU_DGU_MÇ_1904-1908).

Nota da Autora

Este artigo foi redigido no âmbito da tese de doutoramento desenvolvida pela autora, orientada por Walter Rossa e Giovanni Carbonara e coorientada por Júlio Carrilho. O artigo foi apresentado no 2.º Congresso Internacional de História da Construção Luso-Brasileira, na Universidade do Porto, Portugal, em setembro de 2016.

O projeto foi cofinanciado pelo Fundo Social Europeu, através do Programa Operacional Potencial Humano e por uma bolsa de doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia — FCT, no âmbito da Bolsa de Doutoramento com a referência SFRH/ BD/ 73605/ 2010.

A referência a documentos/fontes consultados em arquivos é seguida da sigla do arquivo e da cota respetiva.

A referência a ruas e praças da cidade de Lourenço Marques segue a denominação do período colonial, seguida da atual.

Nota do Editor

Data de submissão: 21/06/2017

Aprovação: 10/10/2017

Revisão: Celina Agostinho

Lisandra Franco de Mendonça

Instituto de Investigação Interdisciplinar. Universidade de Coimbra. Coimbra, Portugal.

lisandramendonca@gmail.com