



**XII Colóquio Ibérico
de Geografia**

Rui Paes Mendes,
CEGOT – ruipmendes@netvisao.pt

A Cidade Colonial do estado Novo e a Estruturação do território ultramarino – Primeiras Abordagens

Património e Desenvolvimento

Constantes e linhas de força da cidade colonial

A estrutura urbana da cidade colonial, nomeadamente das mais importantes, privilegia o espaço junto ao porto de mar e/ou de rio, ou no interior e com maior premência nos territórios enclavados, da linha de caminho-de-ferro. Aqui confluem as vias de comunicação ferroviárias, crescem empresas, estabelecem-se entrepostos comerciais, enfim, bate o coração económico da cidade. Paralelamente domestica-se o espaço e a paisagem urbana colonial com o que de mais moderno se fazia à altura na Europa (Toulier, 2005). Essa domesticação do espaço mais não era do que o reflexo da importância do comércio que tornava a posse dos territórios uma prioridade estratégica. A estruturação territorial tinha como traves mestras o imperativo económico pois “a acumulação de matérias-primas e alimentos requeria mais do que bases comerciais; dependia da aquisição de território e da organização da produção por forma a manter os custos o mais reduzido possível” (Drakakis-Smith, 2000), implantando e fazendo crescer cidades e vias de comunicação em locais económica e comercialmente centrais que permitissem a exploração e distribuição das matérias-primas e alimentos.

A cidade colonial é, assim, na sua génese, e essência posterior, um aglomerado urbano vocacionado e formatado para se constituir como um entreposto político e comercial entre dois territórios e não como um instrumento gerador e difusor de capital humano e económico, “como um meio através do qual os poderes da metrópole estabeleciam uma base para a administração da região [circundante], e a exploração dos seus recursos, e consequentemente a transferência do excedente da região para a metrópole” (Smith, 1996). A distância geográfica aos centros de poder, a necessidade de legitimação dos novos centros urbanos e consequente projecção

territorial, assim como o ego dos colonos provocam a apropriação “parasítica do excedente [drenado] da região” (Smith, 1996), excedente que justifica – e, em vários casos, é a verdadeira razão de ser – do crescimento urbano.

Até ganhar personalidade própria a cidade colonial passou por períodos de adaptação e (re)configuração de acordo com a formação, experiências e saberes dos que intervinham fisicamente na cidade. A partir do momento em que se torna necessário construir a cidade, afluem às colónias engenheiros e demais técnicos em que o único saber era o forjado na metrópole, desconhecedores ou pouco familiarizados com o espaço colonial e suas particularidades climáticas, geológicas e humanas. Não admira, assim, que o primeiro núcleo de expansão urbana se adeque ao que era familiar aos executantes, ao que havia sido feito anteriormente na metrópole, pautando-se como uma “reprodução das formas metropolitana, apesar de adaptadas ao clima, recursos e outras necessidades específicas à (...) situação colonial” (King, 1990).

A rede urbana da colónia alargava-se e/ou aprofundava-se a partir do momento que uma cidade portuária, servida pelo caminho-de-ferro, alargava a sua influência territorial, forjando uma rede urbana à escala da colónia. Nesta rede estruturam-se cidades administrativo-militares de hierarquias diversas, outras cidades portuárias (costeiras e ribeirinhas), cidades mineiras e cidades entreposto, plantações, centros de lazer, servidas por redes nodais (King, 1990).

A necessidade de ocupação efectiva dos territórios conjugado com o redimensionamento humano das colónias levam à expansão de núcleos urbanos existentes e à criação de novos núcleos que, formal e estruturalmente respeitam os modelos europeus “criam as praças, traçam as ruas, constroem as muralhas; a cidade nova estende-se ao longo de uma rua com o seu forte e seus canhões, a residência do governador, a igreja. De seguida vêm as escolas, a câmara municipal, os hospitais...” (Dion, 2005). Seria necessário o acumular de experiência e de conhecimentos que advêm da familiarização com o espaço envolvente, habitado e vivenciado, para a criação de uma linguagem colonial própria identificativa de paisagens urbanas.

Configuram-se na paisagem africana quatro tipos de paisagens coloniais urbanas:

- **a cidade pré-colonial reconfigurada**, na qual se adaptou a estrutura pré-existente às necessidades e princípios da potência europeia dominante;

- **a cidade colonial dual**, que forma na prática duas cidades de tipologia diferente: a autóctone, anterior à ocupação europeia e na qual os europeus pouco intervieram; e a cidade nova, um *ensanche*-prolongamento da anterior mas destinada aos europeus e aos seus assimilados;

- **Cidade colonial clássica**, construída pelos europeus a partir de um entreposto comercial (feitoria) no primeiro período dos contactos comerciais com os povos africanos, expandindo-se (ou retraindo-se) de acordo com as posições estratégicas assumidas pelas potências dominantes ao longo dos séculos (aproximadamente do séc. XVI ao séc. XIX);

- **Cidade colonial contemporânea**, cidade característica do séc. XIX com todas as atribuições que este século conheceu, espaço de experimentalismo/inação arquitectónico, técnico e urbanístico mas também espaço de dominação social e económica.

Quadro 1 – Tipos de cidade colonial

Cidade Colonial Europeia			
Apropria-se dos espaços numa lógica de dominação comercial e social, procurando ancorar a vivência do seu espaço em referenciais paisagísticos ao nível do urbanismo e da arquitectura familiares ao colono.			
<u>Cidade pré-colonial reconfigurada</u>	<u>Cidade colonial dual</u>	<u>Cidade colonial clássica</u>	<u>Cidade colonial contemporânea</u>
Adaptação da matriz urbana pré-existente a uma realidade mais conforme aos europeus.	Prolongamento da cidade pré-colonial através da construção de uma vasta zona destinada aos ocidentais	Construída a partir de um núcleo balizado pelo entreposto comercial referente aos primeiros contactos entre europeus e africanos.	Fundadas essencialmente na segunda metade do séc. XIX para exercer um domínio efectivo sobre o território e os recursos. A sua forma deve muito às novas ideias urbanísticas assentes no higienismo e na cidade-jardim

Apesar de diferentes abordagens encetadas pelas potências coloniais no que se refere ao domínio do espaço colonial e à criação de um hinterland domesticado e reconhecível no que toca a referenciais culturais e sociais, a evolução destas cidades pauta-se por alguns denominadores comuns. De uma base comercial gizada em torno de um perímetro militar de segurança, evoluiu-se para as periferias próximas que se tornam as bases agrícolas para alimentar a população. Quanto mais população chega à colónia maior se torna a necessidade de expansão para garantir a alimentação (novos terrenos agrícolas circunvizinhos ou estrategicamente enclavados a alguma distância) e novos espaços urbanos (garantindo a salubridade e conforto da povoação).

À escala regional teríamos algo que se assemelharia a cidades-ilha e à escala da colónia algo similar a um arquipélago de cidades dispersas, num paralelismo próximo das cidades-estado: crescer demograficamente, estruturando o território confluyente do ponto de vista de acessibilidades, económico, cultural e social para, posteriormente se criarem e/ou promover o crescimento de pequenos aglomerados urbanos mais ou menos satélites, mais ou menos autónomos e emancipados da cidade central.

Em paralelo avança a necessidade de pacificação do território, pacificação essa que passava pela submissão pela força – em missões militares punitivas ou securitárias - ou pela assinatura de tratados que bastas vezes esvaziavam a importância dos povos autóctones tornando-os tributários dos novos poderes instalados. Uma vez socialmente pacificado passava-se à domesticação espacial, infra-estruturando os territórios e inserindo-os em redes regionais e, daqui, para um nível de integração colonial/nacional. Simultaneamente há um crescendo da intervenção e iniciativa de privados que introduzem novos *apports* ao espaço urbano.

A evolução tecnológica que se verificou com a Revolução Industrial, e que foram abundantemente utilizadas nas colónias, contribuiu para alterar as dimensões psicológicas do território permitindo uma abordagem territorial agregadora. Assim, a introdução do caminho-de-ferro, do barco a vapor adaptado à navegação litoral e hidrográfica, o telégrafo (que permitia comunicações entre a metrópole e as colónias e acaba com os intuitos de autonomia decisória destas últimas face à primeira) e, mais tarde, o carro e o avião (Lemps, 2002) permitem as

condições para uma ocupação efectiva do espaço. Surgem assim redes urbanas polarizadoras do desenvolvimento de uma matriz colonial ocidental assim como permite a deslocação de pessoas e capital essencial para a estruturação de uma sociedade e, finalmente, para a estruturação territorial da colónia, integrando-a a uma escala metropolitana e regional.

A expansão da cidade colonial

O advento da modernidade associada à mobilidade aplicada ao contexto colonial tem o condão de alterar a estrutura demográfica à boleia da expansão económica e comercial. De territórios confinados e culturalmente isolados, quase endogâmicos não fosse a mestiçagem, essencialmente constituídos por militares, religiosos, funcionários e comerciantes (Lemps, 2002) vêem a sua estrutura enriquecida por engenheiros, arquitectos, médicos, professores, juristas, entre muitos outros como forma de suprir as carências emergentes com a estruturação territorial e, por consequência, administrativa. No entanto, mesmo com o novel fluxo de população proveniente da Europa as cidades africanas são geralmente cidades maioritariamente ocupadas por efectivos masculinos facto a que nem a necessidade de mão-de-obra autóctone viria a alterar.

Paralelamente a esse crescimento demográfico e técnico, verifica-se uma imbricação cultural e sentimental com a metrópole: esta passa de uma entidade distante para uma entidade mais próxima, por vezes estilizada do ponto de vista idealista, que condiciona modos de vida, metropolizando o espaço de implantação dos colonos nos territórios ultramarinos. Segue-se a vida mundana e copiam-se modas, reforçando os laços com a metrópole através dos laços comerciais e administrativos possibilitados pelos meios de comunicação e transporte que diluem a irregularidade dos contactos e os conceitos de espaço-tempo. No fundo cria-se uma burguesia colonial e cosmopolitiza-se o espaço ultramarino.

O território colonial estava sujeito ao experimentalismo dos movimentos urbanísticos e arquitectónicos europeus muitas vezes com resultados que superavam os aplicados na metrópole. Os novos conceitos urbanísticos surgidos durante o final do séc. XIX e primeira metade do séc. XX encontraram espaço de eleição nas colónias: o espaço era amplo, a terra pertencia à potência colonial (o mesmo é dizer que ao estado) e a mão-de-obra barata. Aqui pode-se experimentar: nas palavras de um ministro francês das colónias: ali “o espaço é livre e as cidades podem ser construídas de acordo com os princípios de racionalismo e beleza” (King, 1990). A permeabilidade aos conceitos e formas produzidas na Europa (e na América) encontra, então, campo fértil no continente africano onde o(s) modelo(s) importados eram considerados soluções adequadas aos desafios urbanísticos, sociais e económicos que encontravam, não podendo/devendo estas serem isoladas e analisadas como algo isolado do mundo e produtos originais do traço de alguns. Pelo contrário, “As cidades coloniais do início do séc. XX não são cenários isolados das restantes metrópoles [mundiais]. Partilharam muitos dos problemas comuns e os [seus] administradores utilizaram variações das políticas urbanas europeias mais familiares” (Wright, 1991). Para tal também a paisagem humana necessitava de ser adaptada às

ambições dos colonos, povos conquistadores, tecnicamente evoluídos e moralmente “superiores” sendo imperioso que o espaço colonial separasse as águas de forma vincada e clara entre o espaço de fruição aristocrata, reservado aos europeus, e o espaço de acantonamento dos grupos utilitários e, mais distante ainda, o espaço destinado aos autóctones. Assim, “o estado colonial aspira a criar (...) um sistema organizado na diferença em categorias visíveis e legíveis mantidas pela força e manifestadas na cor da pele, língua, o contexto construído e na cultura” (Morton, 2000), como forma de garantir os seus referenciais culturais e geográficos, assegurando a sua segurança e destreza no domínio psicológico do espaço.

Ilustrativo dessa dinâmica e comunicação entre os “fazedores da cidade” por mais distantes que estes estivessem é caso do conceito das cidades-jardim aplicados ao espaço africano colonial “... se exceptuarmos a experimentação do seu criador Ebenezer Howard, é no ultramar que as realizações mais espectaculares foram executadas. (...) a expansão das cidades-jardim coloniais conheceu no período entre as duas guerras um grande sucesso na África Austral onde se afirmou a segregação residencial” (Coquery-Vidrovitch). Os novos aglomerados urbanos eram construídos, reconstruídos ou adaptados de acordo com os modernos conceito europeus da cidade-jardim, assumindo características gerais comuns, embora adaptados à arquitectura dos trópicos, idealizados para a população branca – espaços amplos e ajardinados, edifícios de baixa volumetria, vias largas em orientação que favorecesse a circulação do ar; a população negra estabelecia-se na periferia em habitações modestas e de má qualidade e sem os cuidados higienistas das idealizadas para as primeiras. Estes eram encarados como um mal menor, pois era daqui que provinha a mão-de-obra destinada aos trabalhos domésticos da população branca e aos serviços públicos menos qualificados e considerados degradantes para os brancos, da urbe em geral. Estes bairros eram do ponto de vista urbanístico como provisórios e susceptíveis de serem utilizados para a expansão das áreas que rodeava, o que se coadunava com o princípio legal do qual a população negra não era dona do solo; quando tal, acontecia estes eram arremetidos para áreas ainda mais afastadas de acordo com o ritmo de crescente das novas coroas urbanas. Aliás, o modelo das cidades-jardim foi, em África, um instrumento importante para justificar e aplicar a segregação urbana sócio-racial sendo construída de forma a que “os princípios da segregação colonial eram representado por linguagens arquitectónicas distintas para as colónias e nações colonizadas” (Morton, 2000). Foi assim na esfera britânica com Nairobi, foi-o na África francesa com Dakar, mas também na esfera portuguesa com Lourenço Marques (Maputo) que de povoação miscigenada e desarticulada em 1890, passa com o *términus* da I Guerra Mundial a uma cidade funcional e demograficamente segregada, organizada e europeizada.

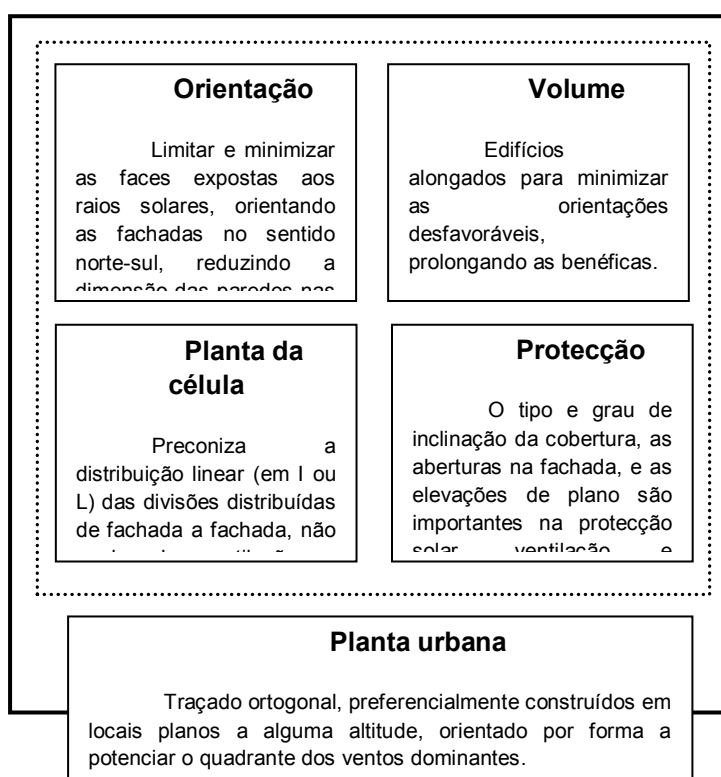
A cidade como símbolo de modernidade e poder colonial é um instrumento de contextualização de espaços e de espíritos criando a ilusão de continuidade entre o território europeu e os ultramarinos, instrumento útil para a cristalização de uma imagem de competência política e dinamismo económico atrator de prestígio e investimentos.

A arquitectura e planta urbana de matriz e inspiração europeia (ou ocidental) patenteada pela cidade colonial esconde outras realidades urbanas sem as quais a cidade não é entendível: a

mistura de culturas, apesar de fortemente evitadas, conduz a plasticidades várias de acordo com povos, culturas e geografias que se interpenetram miscigenando os espaços em urbes a um tempo modernas e tradicionais, europeias e autóctones. No fundo, a cidade “adapta-se aos lugares e aos climas de acordo com os princípios higienistas”, varia no estilo e nas opções de acordo com a localização geográfica e com as matrizes climáticas de cada uma das colónias, “nas zonas tropicais a construção protege contra a insalubridade e epidemias através [da introdução] de dispositivos de isolamento dos elementos considerados malsãos e na procura de uma ventilação natural. Os edifícios protegem-se do sol através de estacarias ou por uma elevação, geralmente reforçado por uma barreira sanitária. Orientada de acordo com os ventos dominantes, edifica-se preferencialmente em planaltos ou promontórios naturais” (Guilloux, 2005). É, aliás, neste contexto que se adapta e aperfeiçoa a casa colonial rodeada por uma varanda, ou *bungalow*, ideia-objecto arquitectónica, síntese de portugueses e ingleses, adaptada de modelos indianos, reinterpretados no Brasil e reapropriados para o contexto africano.

Tudo se encontrava estudado e esquematizado: desde as orientações adequadas para a construção dos arruamentos e, concomitantemente, dos edifícios, de acordo com os quadrantes dos ventos; das dimensões, volumes e formas mais ajustadas para tirar partido e/ou atenuar a orientação da construção, assim como das técnicas arquitectónicas mais adequadas para prover a protecção do edifício, culminando pela disposição das divisões no interior da habitação/célula.

Esquema 1 – Síntese dos princípios de construção nos trópicos



Caminhava-se inadvertidamente e contra-corrente dos princípios estabelecidos para uma relação de domínio mesclada de referenciais culturais que conduziriam a uma realidade distinta, algo híbrida. Ora, o hibridismo não estava no espírito dos fazedores dos novos espaços, pelo contrário, o hibridismo desvirtuava o fio condutor da construção física e social do espaço colonial, um espaço que se queria o prolongamento reconhecível dos espaços e dos referenciais das metrópoles. De facto, “as consequências do hibridismo são a eliminação e esbatimento das fronteiras entre raças, dissolução dos códigos das diferenças estabelecidas pelo colonialismo” (Morton, 2000), pois tal conspurcava a pureza e superioridade dos europeus subvertendo a relação dominador-dominado, princípio esse, que no campo humano se traduzia na forma como o mestiço era socialmente encarado.

Os próprios materiais utilizados na construção vão-se alterando à medida das necessidades e crescimento demográfico da população colona, assim como dos conhecimentos técnicos: inicialmente utilizam-se materiais locais, essencialmente a madeira facilmente perecível, sendo paulatinamente substituídos por materiais mais nobres (King, 1976), provenientes da metrópole ou produzidos por indústrias instaladas nos territórios ultramarinos. No fundo o território é transformado partindo de uma perspectiva dual colono/colonizador através de três forças intermediárias: a cultura, a tecnologia e a estrutura política (King, 1976), num processo congregando a visão de “arquitectos e sociólogos, historiadores de arte e geógrafos, os administradores coloniais exerceram um grande controlo em assuntos como a vida familiar e as condições de trabalho, crescimento industrial e memória cultural” (Wright, 1991).

Desta forma, é natural que quem pensava e construía a cidade o fizesse de acordo com princípios europeus mais familiares, transportando ideias, técnicas e materiais para os espaços que procuravam dominar, numa atitude de busca da domesticação física e humana, forjando-se a um tempo paisagens urbanas familiares emolduradas por paisagens naturais (aparentemente) deslocadas mas que, curiosamente, viriam a traduzir problemas universais. As cidades coloniais, em especial nas zonas destinadas à ocupação pelos colonos “...são o exemplo dos princípios enunciados pelos modernistas *avant-garde* europeus: mais construção standardizada, maior organização racionalizada do serviço público e indústria, vias de comunicação eficientes e maior atenção aos aspectos higienistas no *design*, tais como a necessidade de ar fresco e luz natural. Vemos também muita da iniquidade e abusos que poderão ter ocorrido por via dessa modernização. Acesso desigual aos benefícios do modernismo moderno, ainda que mais visíveis na cidade colonial – onde os largos *boulevards*, parques espaçosos, novas habitações e serviços de ponta eram fornecidos, unicamente nos bairros europeus – afectam igualmente as metrópoles ocidentais e cidades pós-coloniais” (Wright, 1991).

Ex-libris do poderio colonial, a capital da colónia aspira a simbolizar um *modus vivendi* algures entre o cosmopolitismo dos grandes centros europeus e farol de civilização do espaço colonial. A estrutura urbana e arquitectónica da capital colonial, assim como das mais importantes cidades coloniais, é concebida para demonstrar poder e aparentar modernidade vincando uma matriz europeia que se pretende transpor para os espaços ultramarinos: “encontramos os mesmos edifícios simbolizando o poder da cidade, a mesma codificação de estilos em função da

finalidade dos edifícios, a mesma domesticação da natureza, os mesmos equipamentos de lazer (o clube, o teatro, o museu, o hotel de luxo, o autódromo/hipódromo, o jardim botânico, a marginal, etc.), a mesma rua vitrina onde se concentram as lojas de produtos de luxo importados da Europa” (Lemps, 2002). No fundo, a intervenção arquitectónica em África, ou mesmo noutras geografias coloniais faz com que “a arquitectura colonial [seja] essencialmente uma arquitectura urbana” (Toulier, 2005).

A partir da década de (19)30 parece existir uma alteração na forma como se planificava a cidade, sendo os elementos segregadores remetidos para segundo plano provocada pelo êxodo rural que as diversas colónias assistiam com autóctones a fixarem-se nas franjas das cidades em busca de trabalho. Seria aqui nas periferias das cidades coloniais, em especial no pós II Guerra Mundial, junto aos trabalhadores mal pagos que se formaria o cadinho que conduz à formação e ao crescimento de movimentos que lutaram por melhores condições de vida e acabaram por formar os movimentos independentistas.

A cidade colonial evidenciava uma forte dicotomia entre as zonas destinadas aos habitantes europeus e aos habitantes negros, no qual os primeiros habitavam uma cidade modelo “solidamente construída, toda em pedra e aço. Uma cidade cintilantemente limpa; as ruas estão pavimentadas com asfalto, e as latas do lixo engolem todos os resíduos (...). A cidade do colono é uma cidade bem alimentada (...)” (Fanon, 1983); em oposição a cidade do negro é uma cidade eternamente provisória “é um lugar de má fama, habitada por homens de má reputação (...). É um mundo sem espaço, os homens vivem ali uns em cima dos outros, e as suas cabanas são construídas umas em cima das outras. (...) é uma cidade faminta de pão, de carne, de calçado, de carvão, de luz” (Fanon, 1983).

Para a maioria das potências coloniais africanas, tornara-se claro que a melhor forma de manter seguro os seus *modus vivendi* assegurando o *satus quo* assente na relação colono-colonizado, passava por uma aposta na melhoria das condições de alojamento da crescente força laboral autóctone nas periferias acompanhada pela construção de equipamentos.

A primeira medida foi a de racionalizar o traçado orgânico dos bairros, formatando-o a um traçado (tendencialmente) ortogonal, procedendo-se ao seu loteamento; enquanto que a construção se mantinha da responsabilidade dos nativos interessados que o faziam nos materiais tradicionais (Winters, 1982). A situação evolui e, mais tarde, fizeram-se “consideráveis esforços no planeamento e construção de habitação de baixo custo para os africanos (...) com esgotos, electricidade e canalização (...)” (King, 1990) No entanto, esse esforço liberal que se “deslocou da segregação racial (...) procurando aplicar as ideias modernistas baseadas nos ideais social democrático e liberais da Europa contemporânea, quer fossem apropriadas ou não” (Freund, 2007) chocou com alguma intransigência das comunidades coloniais em especial quando confrontadas com os custos económicos e, simultaneamente, com a incapacidade administrativa e de planeamento de fazer face ao crescimento galopante das comunidades urbanas periféricas autóctones.

Essa reformatação das periferias nativas, não implicou, no entanto, uma clara incorporação no tecido urbano colonial, antes permanece como um corpo estranho, algo distante do núcleo

européu, em virtude do receio que estes possuíam das doenças tropicais que consideravam serem disseminadas pelo clima e pela população negra¹.

Em 1931, o Congresso Internacional de Urbanismo nas colónias e nas latitudes intertropicais, realizado no âmbito da Exposição Colonial de Paris, marca um corte na forma de fazer arquitectura e urbanismo nos territórios ultramarinos (Toulier, 2005). De facto, pela primeira vez houve um esforço para se reflectir sobre o urbanismo e arquitectura praticada nas colónias que cortasse com o mito do exotismo e do peculiar que imperava no imaginário popular das populações das potências coloniais. No entanto, a Exposição Colonial (esta ou qualquer outra realizada) tem como subcontexto transversal à mostra, deixar de forma vincada a superioridade técnica (e moral) dos europeus perante o africano, e o ímpeto e benesse civilizadora que aqueles haviam levado ao continente guiando os povos na sua fuga ao obscurantismo, cristalizando junto ao público geral um mundo colonial utópico repleto de harmonia e ordem, quase sempre pitoresco².

Procurava-se provar a ascendência benéfica do povo iluminado que retirava, com enormes esforços nacionais, povos menos dotados das trevas, ideia perfeitamente cristalizada pelo Comissário da Exposição universal de Paris de 1931, quando afirmava que, “a soma de benefícios disseminados pela Terra prevalece sobre a soma dos males que causou; vemos, finalmente, que essas tarefas, se frutíferas, não se encontram ainda terminadas. Em África, na Ásia, permanecem extensões [de território] incultas e populações em letargia. Tivéssemos apenas estas razões, a Europa teria motivos para contrariar os que defendem o abandono do seu papel de guardiães” (Morton, 2001).

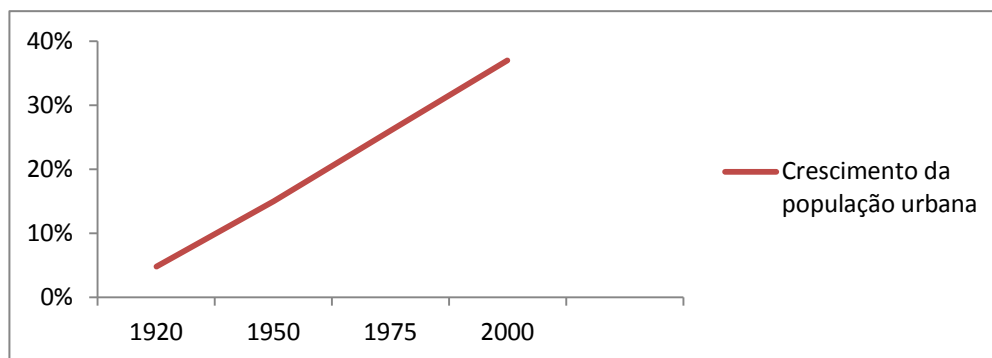
África conhece uma aceleração do seu ímpeto urbanista em especial após 1945. As cidades crescem, atraindo cada vez mais população proveniente da Europa mas também atraindo população autóctone que a ela acorria ou era obrigada a acorrer em busca de sustento o que atesta a vitalidade da cidade africana³.

¹ A título de exemplo com esta obsessão temos o caso de Leopoldville/Kinshasha no qual a cidade europeia e a cidade negra foram construídas de tal forma que os ventos nunca soprassem da parcela africana para a europeia.

² A contribuição portuguesa para a Exposição – três palácios góticos, uma ponte medieval - é considerada pela crítica como “sem carácter, marcada pelo pretensiosismo da inscrição: hic est Portugal”, Citado por Morton, P.A.; *Hybrid Modernities: Architecture and Representation at 1931 Colonial Exposition*, Paris, Massachusetts Institute of Technology Press, 2000, p. 65.

³ Estima-se que em 1920, apenas 4,8% de africanos habitassem os espaços urbanos triplicando este número em 1940, período em que se estima em 14,2% dos efectivos africanos a habitar a cidade. (in Freund, Bill, *The African City, a History*, p. 65, Cambridge University Press, 2007

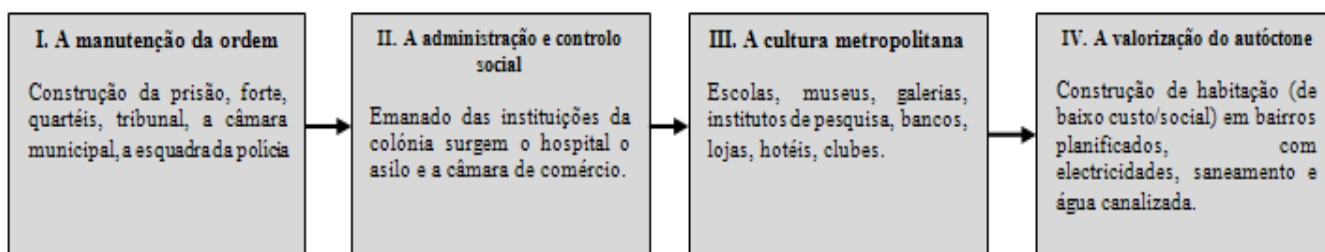
Gráfico 1 - Evolução da população urbana no continente africano



Este crescimento, esta capacidade atractora, demonstra a alteração do paradigma colonial europeu: o aglomerado populacional não era mais entendido/vivenciado como um local de defesa de posições nem como um entreposto comercial entre a Europa e África; ganhava vida e adequava-se a novas formas sociais e económicas. Resulta, no entanto, que esse crescimento urbanístico – quer de cidades pré-coloniais como as da primeira fase da acção colonizadora, tributárias de uma atitude depredatória e feudal, quer de novas cidades, nascidas da necessidade de criar pólos estruturadores do território – alicerça-se em condições materiais viabilizadoras da sua existência.

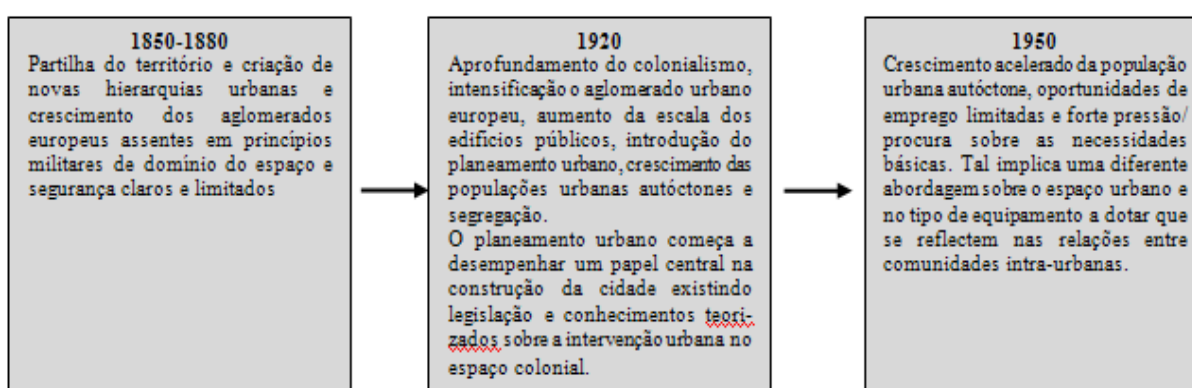
De acordo com Arthur D. King (1990), a edificação da cidade passava por três etapas, direccionadas para o controlo social assente em referenciais nacionais metropolitanos. Segundo este autor, a preocupação primordial é a manutenção da ordem e o primeiro edifício a ser construído é a prisão (seguido do forte, quartéis, tribunal, câmara municipal, esquadra da polícia), passando para edifícios que representam a administração da cidade e demais território assim como pelo controlo social (hospital, asilo mental e a câmara de comércio), finalizando com equipamento que represente a cultura mãe (escolas, colégios, museus, galerias, institutos de pesquisa, bancos, lojas, hotéis, clubes). A esta última poderíamos acrescentar uma quarta etapa de edificação da cidade virada para os trabalhadores autóctones dos bairros da periferia que vêm as suas condições melhoradas com melhor habitação e a introdução do saneamento, electricidade e água canalizada.

Fig. X - Fases na edificação de equipamento urbano



As cidades crescem ou nascem, especializando-se numa actividade que a sustente: as cidades portuárias que vivem das trocas comerciais e dos serviços, as cidades industriais e as cidades mineiras, estas últimas responsáveis pela formação de diversas cidades no interior do continente para albergar a parte da população necessária à exploração mineira. Paulatinamente a cidade ganha dimensão na paisagem africana com um impacto crescente na composição humana dos territórios, de tal forma que a cidade se confunde com um novo estado, simultaneamente material e imaterial de pertença, de tal forma que enquanto “a sociedade ocidental deu origem à cidade, mas nas sociedades coloniais, foi a cidade que forjou a sociedade moderna” (King, 1990).

Fig. X - Urbanismo colonial contemporâneo



Adaptado de Drakakis-Smith, D, Third World Cities e King, A.D.; Urbanism, Colonialism, and the World Economy – Cultural and Spatial Foundations of the World Urban System

Bibliografia

1.1.1.Livros

- Drakakis-Smith, D., (2000), *Third World Cities* (2nd ed.), Routledge, London
- Fanon, Frantz (1983), *The Wretched of the Earth*, Penguin Books, London
- Freund, Bill, (2007), *The African City*, Cambridge University Press, Cambridge
- King, A.D., (1976), *Colonial Urban Development*, Routledge, London
- King, A.D., (1990), *Urbanism, Colonialism, and the World Economy – Cultural and Spatial Foundations of the World Urban System*, Routledge, London
- Morton, P.A. (2000), *Hybrid Modernities: Architecture and Representation at 1931 Colonial Exposition*, Paris, Massachusetts Institute of Technology Press, 2000, Massachusetts
- Smith, David A., (1996), *Third World Cities in Global Perspective – The Political Economy of Uneven Urbanization*, Westview Press, London
- Wright, G., (1991), *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, The University of Chicago Press, Chicago

1.1.2.Capítulos de livros

- Toulier, B, (2005), in *Architecture Coloniale et Patrimoine, l'expérience française*, Institut National du Patrimoine/Somogy – Éditions d'Art
- Coquery-Vidrovitch, C. (2005), À propos de l'histoire et des sources de 'architecture coloniale In Toulier (ed.), *Architecture Coloniale et Patrimoine, l'expérience française*, Institut National du Patrimoine/Somogy – Éditions d'Art
- Guilloux, T., (2005), *Architecture Coloniale et Patrimoine, l'expérience française*, Institut National du Patrimoine/Somogy – Éditions d'Art

1.1.3.Artigos

- Lemps, X. V., Les interactions complexes entre colonisations européennes et métropolisation, *Les enjeux de la métropolisation en Méditerranée*, vol. 64–2002,
- Winters, C., (1982) Urban Morphogenesis in Francophone Black Africa, *Geographical Review*, Vol. 72, No. 2 , pp. 139-154