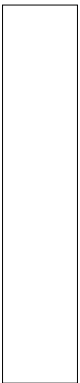


MESTRADO INTEGRADO
ARQUITECTURA

Macau: entre memórias e espaços

Inês André Robarts Bandeira

M
2022



Inês André Robarts Bandeira. Macau: entre memórias e espaços

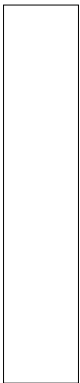


M.FAUP 2022

Macau: entre memórias e espaços

Inês André Robarts Bandeira

FACULDADE DE ARQUITETURA



Macau: entre memórias e espaços

Uma cidade nova ribeirinha

Inês André Robarts Bandeira

Orientador:
Professora Doutora Teresa Manuel de Almeida Calix Augusto
Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Porto, 2021/2022



禮記雪糕
LAI KEI ICE CREAM

DESCENTE

THE
WILSON
SALE

adidas

譚長桂
TAN CHANG KUI

*Quim bebê agua do Lilau, nádi esquecê Macau, quim
bebê da bica lô casa e volta para Macau¹*

¹ - "Quem beber água do Lilau nunca esquecerá Macau, quem beber da bica casa e volta a Macau" -
Antiga balada popular na comunidade macaense

Agradecimentos

À professora Teresa Cálix pelo conhecimento, disponibilidade e orientações prestadas no desenvolvimento deste trabalho

À minha avó, Bela Bandeira, por me ter dado a conhecer as minhas raízes. Aos meus pais por me terem proporcionado um futuro, por toda ajuda e apoio durante todo o percurso académico, mesmo estando do outro lado do mundo.

Às minhas amigas ***Xicas*** pela oportunidade de crescer ao vosso lado, por me terem acolhido e tornado na minha nova família, pela partilha de todos os momentos e memórias que foram feitas ao longo de todo o meu percurso. Aos restante amigos e colegas, por me terem apresentado a um universo desconhecido e pessoas que me são queridas.

Por fim, à prática que deu sentido ao meu percurso académico e que me ensinou que os limites são sempre para ser ultrapassados.

resumo

Viver em Macau, é ser confrontado não só com o espaço da sua superfície densamente povoada, como também com a particularidade de um território, cujo progresso não tem conseguido apagar as marcas indeléveis de uma cultura original que há séculos se fixou e que ainda perdura: um lugar privilegiado do encontro de Portugal com a China. Muita da sua história está presente nas ruas, nos edifícios, igrejas e fortalezas, um local de convergência de culturas moldado numa convivência secular com os seus marcos de grandeza e de dificuldades. É uma cidade diferente de todas as outras, com singularidades próprias, que unem a diversidade das suas paisagens com as limitações dos seus espaços e das suas silhuetas urbanas.

Desde então, Macau tem sofrido um constante crescimento associado ao sector da construção, evidentemente visível na sua natureza densa e caracterizado pelas novas edificações que têm surgido e que alteram as escalas, os perfis, os contextos físicos e humanos que marcaram o carácter peculiarmente mediterrânico desta cidade. Por estas razões, esse crescimento não tem sido benéfico para o desenvolvimento e evolução da cidade, descaracterizando e pondo em causa a sua identidade.

Desta forma, procura-se recuperar essa identidade fortemente ligada à água, através da apresentação de soluções sustentáveis reconhecendo que, hoje em dia, a exigência de uma abordagem arquitetónica centrada em soluções que respondem aos desafios da materialidade urbana para as cidades é cada vez maior.

Tendo em conta os pressupostos apostados, o trabalho será desenvolvido sobre duas áreas de intervenção a Baía da Praia Grande e a frente marítima de Macau que permitem concretizar a reflexão e testar alguns princípios de intervenção.

abstract

Living in Macau means being confronted not only with the space of its densely populated surface, but also with the particularity of a territory, whose progress has not managed to erase the indelible marks of an original culture that settled there centuries ago and that still endures: a privileged place for the encounter between Portugal and China. Much of its history is present in the streets, buildings, churches and fortresses, a place of convergence of cultures shaped in a secular coexistence with its landmarks of grandeur and difficulties. It is a city unlike any other, with its own singularities, which combine the diversity of its landscapes with the limitations of its spaces and urban silhouettes.

Since then, Macau has undergone a constant growth in the urban construction sector, evidently visible in its nature and characterized by the new buildings that have emerged and that change the scales, profiles, urban and human contexts of the peculiarly mediterranean character of this city. However, this growth has not been beneficial for the development and evolution of the city, disfiguring and jeopardizing its identity.

In this way, we seek to recover that identity, through the presentation of sustainable solutions since, nowadays, the demand for an architectural approach focused on sustainable solutions for cities is increasing. Finally, the case study will be focused on two intervention areas, Baía da Praia Grande and the Macau's waterfront.

Sumário

Agradecimentos
Resumo/ Abstract

Introdução	1
Objeto e Objetivo	3
Metodologia	4
Estrutura	5

01	Contexto Histórico e Territorial de Macau	7
	Enquadramento territorial	9
	Contexto histórico	11
	Ou Mun	15
	Aldeias de pesca antes da ocupação portuguesa	17
	Ocupação portuguesa	21
	Criação de uma identidade nos séculos XVI - XVII	25
	Declínio do império nos séculos XVIII - XIX	27
	Modernização de Macau no século XX	31
	Evolução do Desenvolvimento Urbano de Macau	35
	Planos Diretores	49
	Baía da Praia Grande	53
	Zona de Aterros do Porto Exterior - ZAPE	57
	Areia Preta	61
	Novos Aterros do Porto Exterior - NAPE	63
	COTAI	69
	Novas Zonas Urbanas: a nova Cidade	73

02	Macau: a cidade e o rio	77
	Caracterização do território	79
	Tecido Urbano e Topografia	81
	Estrutura Urbana	85
	O Rio das Pérolas e a frente ribeirinha de Macau	87
	Mobilidade	91
	Espaço Públicos	95
	Áreas expectantes	99
	Desafios e problematização em síntese	101

03	Por uma nova cidade ribeirinha	103
	Estratégia de intervenção	105
	Requalificação da Baía da Praia Grande e áreas expectantes	107
	Requalificação da frente marítima	113

04	Considerações finais	123
	Bibliografia	127



Introdução

Introdução

Objeto e Objetivo

Com pouco mais de 30km² de território, Macau é uma cidade com uma alta densidade populacional, onde os recursos naturais são escassos e a falta de políticas e práticas de sustentabilidade, são questões que pouco emergem no cotidiano macaense. Sendo uma cidade que apresenta muitas oportunidades urbanas ainda que não sejam aproveitadas, pretende-se, na presente dissertação, caracterizar o momento atual e a evolução da cidade, identificar problemas urbanos adotando soluções sustentáveis, propondo novas ações que garantam a qualidade de espaços de uso coletivo que atualmente não existem em Macau. Assim sendo, procura-se desenvolver uma abordagem urbana tendo em conta as questões de sustentabilidade e a resposta à aglomeração de pessoas nos poucos espaços de lazer que existem, tentando aliviar a concentração sobre estes através da promoção de novas áreas de uso coletivo.

Assume-se como tema principal, essencialmente, a oferta de espaço público e de lazer, porque Macau é muito peculiar nesse aspeto. Apesar de existirem muitas propostas que se apresentam neste âmbito, parece que nunca se encontram soluções eficazes. Na sequência do tema central e necessariamente ligado com este, outro tema a ser abordado será a relação e o confronto com o rio das Pérolas que banha a cidade. Macau é capaz de ser das únicas cidades ribeirinhas que não se volta para o rio, apesar de conquistar terra ao rio não se estabelecer qualquer aliança com ele. Reconhece-se assim a frente ribeirinha como uma área privilegiada para a promoção de novos espaços públicos de lazer.

Deste modo, a proposta assenta no reconhecimento da situação atual, das potenciais e tendências de evolução e das novas propostas de desenvolvimento, essencialmente de ligação e relação entre os diversos contextos urbanos presentes e propostos, bem como na criação e concepção de espaços promotores de novas dinâmicas que se procuram desenvolver no caso de estudo.

Introdução

Metodologia

Numa primeira fase, fez-se uma recolha de informação documental, começando pelas cartografias que evidenciam a evolução histórica da área de estudo, desde a ocupação da península até ao presente, fez-se ainda uma análise dos planos urbanísticos que tenham sido propostos para a área. Foi desenvolvida a caracterização física do local, tendo por base uma leitura impressiva na sua totalidade, percorrendo o mesmo, efetuando registos topográficos e fotográficos, e, sempre que possível, entrando em contacto com alguns habitantes e utilizadores da zona.

Na segunda fase, fez-se um levantamento da rede de mobilidade existente que serve esta área, da estrutura edificada e dos espaços públicos presentes. Registaram-se os usos e os equipamentos, de forma a conhecer tanto as histórias do local como dos seus habitantes, interpretando- as com o propósito de compreender, reordenar, redesenhar e reorganizar o espaço. Desta forma, focou-se essencialmente no reconhecimento dos processos de revitalização urbana, em locais onde a frente de água é um elemento catalisador da intervenção, fazendo com que a mesma sirva de ferramenta de apoio para um melhor entendimento das questões urbanísticas.

Por fim, a terceira fase, que corresponde à apresentação de uma estratégia, que procura promover a requalificação dos espaços, para a frente marítima de Macau, que ajude a resolver questões urbanísticas relacionadas com a articulação entre os diversos espaços, a relação cidade/rio e a criação de novos espaços públicos que trarão qualidade de vida aos seus habitantes.

Introdução

Estrutura

O primeiro capítulo reúne o enquadramento histórico, territorial e cultural. Procura-se fazer uma apresentação histórica que dê a conhecer a cidade que se pretende transformar. Deste modo, é necessário fazer uma análise territorial e perceber quais as consequências e problemas da sua morfologia, com o intuito de encontrar as respostas que melhor se adequam, conforme o desenvolvimento do objeto de estudo. É também feita uma breve abordagem da evolução da cidade, onde se analisam os planos urbanísticos que estão em vigor ou a ser propostos atualmente.

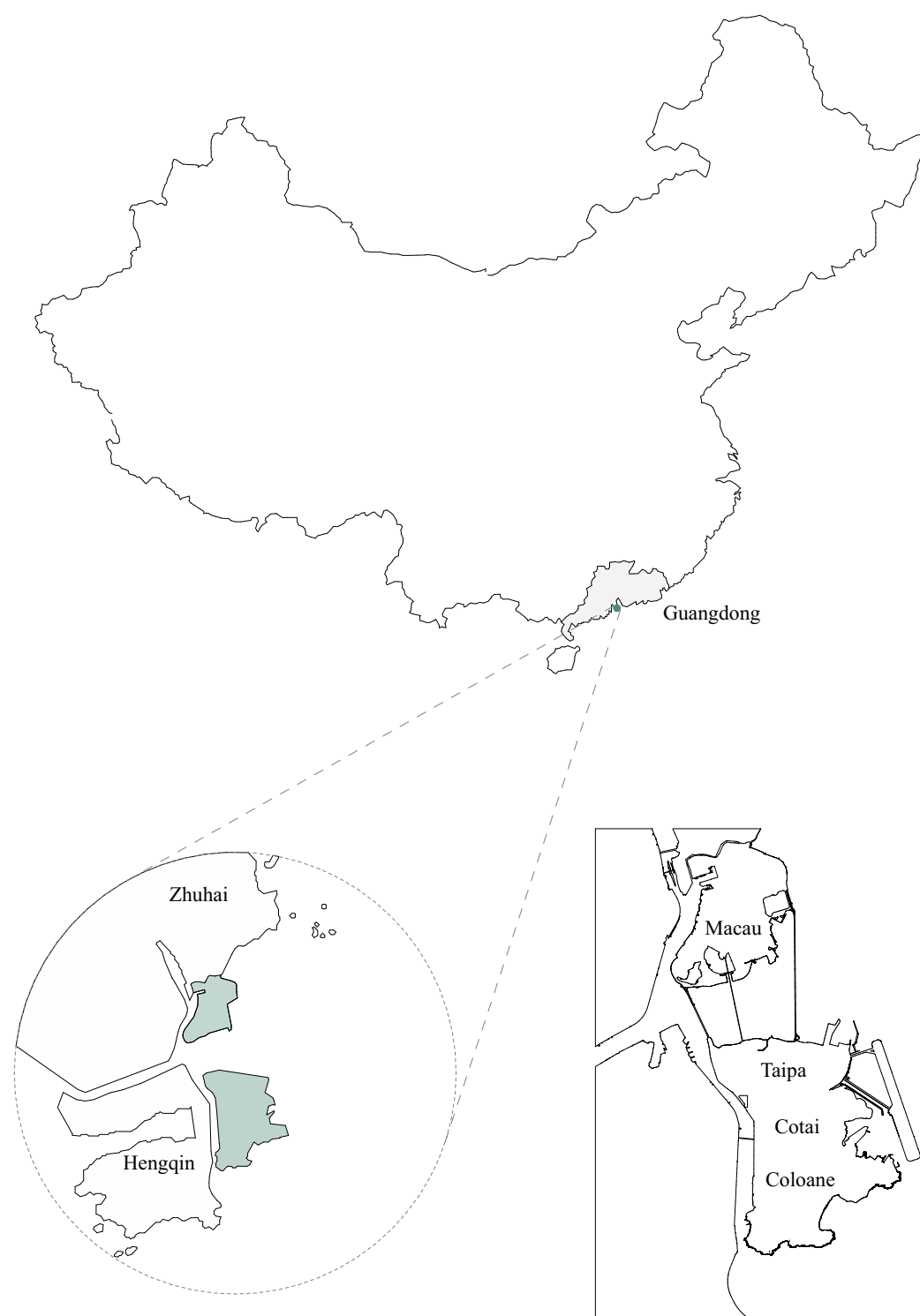
O segundo capítulo irá incidir sobre o caso de estudo, o reconhecimento dos tecidos e estruturas urbanas, bem como o seu desenho, implantação e relação com os espaços envolventes. Tendo em conta o impacto que o Covid teve em Macau pretende-se compreender os contextos e as necessidades dos habitantes, condicionantes e expetativas. Deste modo, consegue-se reconhecer a dimensão da intervenção que será feita neste espaço, como também fazer uma reflexão sobre as suas principais qualidades e fragilidades na contemporaneidade.

Por fim, o terceiro capítulo inicia-se com a apresentação da estratégia de intervenção na qual serão analisados e caracterizados os espaços da cidade que necessitam de ser requalificados, tendo em conta as práticas de sustentabilidade que se procura implementar. Esta estratégia debruça-se sobre áreas que são consideradas oportunidades no que toca ao seu potencial de transformação de espaços que se apresentam descaracterizados. Procura-se incidir na relação entre rio e cidade, na articulação, e no desenho urbano dos espaços públicos que integram a estratégia e, consequentemente, projectos de intervenção.

Tendo por base o conhecimento que se tem da realidade, como consequência da análise feita sobre os vários temas conclui-se a presente demonstração num tom mais reflexivo que procura sistematizar as questões abordadas e a aprendizagem adquirida



Contexto Histórico e Territorial de Macau



1. Localização de Macau: representação da China colocando em destaque a cidade de Macau

Enquadramento Territorial

Macau localiza-se na região sudeste da China, ao lado da província chinesa de Guangdong nas margens da foz do rio das Pérolas. Fica a 70km de Hong Kong e a 145km da cidade de Guangzhou. O seu território abrange mais de 21km² distribuídos entre a península de Macau e as ilhas Taipa e Coloane. Existe uma fronteira que liga Macau ao continente chinês enquanto duas pontes, Ponte Nobre de Carvalho e Ponte da Amizade, ligam a península à ilha da Taipa. A Taipa está ligada a Coloane por aterros que se foram gradualmente ampliando ao longo da costa.

O reconhecimento geográfico deste lado do globo só foi possível devido à epopeia dos Descobrimentos lançada pelas coroas portuguesa e espanhola. Desta forma, os portugueses estabeleceram-se em Macau em meados do século XVI. começando por ser uma pequena aldeia piscatória que servia de porto de abrigo contra tempestades. No entanto, com o passar dos anos, tornou-se num entreposto comercial essencial para os comerciantes que realizavam o seu comércio com a China e o Japão. Também serviu como porto de abrigo para refugiados, de toda a região sudoeste asiática de territórios, que estivessem a ultrapassar dificuldades ou crises políticas.

Esta região administrativa especial é constituída pela península, Macau, e por duas ilhas: Taipa e Coloane, tendo uma superfície total de 32,9 km². Um dos lados da península está esculpido em forma de baía semicircular, conhecida como Praia Grande; o outro lado, com a ilha da Lapa, em frente, forma o Porto Interior. Com divisões administrativas semelhantes a Portugal, a península de Macau divide-se em 5 freguesias, cada uma com o nome do seu santo padroeiro da igreja católica, sendo elas: Nossa Senhora de Fátima, Santo António, São Lázaro, Sé e São Lourenço. A ilha da Taipa pertence toda à freguesia de Nossa Senhora do Carmo e Coloane a São Francisco Xavier. À zona do COTAI¹ ainda não foi atribuída nenhuma freguesia. A área total de Macau continua a aumentar visto que o Governo da RAEM² está continuamente a fazer mais aterros, “conquistando” terra à foz do rio das Pérolas. No entanto, é na península onde se concentra a principal atividade, encontrando-se aí instalados os principais organismos político-administrativos, a maior parte da indústria, os principais serviços e equipamentos culturais

1. formado pela sílaba CO (Coloane) e pela sílaba TAI (deTaipa).

2. Acrónimo de: Região Administrativa Especial de Macau

Contexto Histórico

A história de Macau é extensa e complexa, com diversos episódios e peripécias inseridas dentro do contexto das relações entre civilizações ocidentais e orientais. A pequena península foi produto da interação entre dois mundos, o ocidental e o oriental, respetivamente, procedente das descobertas portuguesas e das suas origens orientais. A fusão entre duas realidades completamente distintas veio marcar a cidade.

Macau, um porto lucrativo de importância estratégica no desenvolvimento do comércio internacional no território chinês³, foi colonizada pelos portugueses em meados do século XVI e regressou à soberania chinesa em 1999. A cidade apresenta um conjunto de 22 edifícios principais e espaços públicos que permitem uma compreensão clara da estrutura da antiga cidade portuária comercial. Com as suas ruas históricas, edifícios residenciais, religiosos e públicos portugueses e chineses, o Centro Histórico de Macau é um testemunho único do encontro de influências estéticas, culturais, religiosas, arquitetónicas e tecnológicas do Oriente com o Ocidente. É o primeiro e mais duradouro encontro entre a China e o Ocidente, tendo por base a vitalidade do comércio internacional.⁴

Como porta de entrada entre a China e o mundo ocidental, Macau desempenhou um papel estratégico no comércio mundial. Diferentes nacionalidades foram-se instalando neste centro, uma complexa rede de comércio marítimo, juntamente com missionários que trouxeram consigo influências religiosas e culturais, como ilustram alguns tipos de construção estrangeira (o primeiro teatro, universidade, hospital, igrejas e fortalezas de estilo ocidental na China), muitos ainda em uso. A identidade multicultural única de Macau pode ser lida na coexistência dinâmica do património arquitetónico ocidental e chinês, lado a lado, na cidade. É igualmente frequente em edifícios individuais, adaptando características do traço chinês em volumetrias de estilo ocidental e vice-versa,⁵ como a incorporação de caracteres chineses ou mesmo ornamentos decorativos, como acontece na fachada barroco-maneirista das Ruínas de São Paulo.

Algumas características típicas de cidades portuárias europeias também podem ser vistas na estrutura do tecido urbano do assentamento, com

3. Revista de Cultura, International Edition 4, Património e Urbanismo em Macau II, outubro 2002, Instituto Cultural do Governo da R.A.E.M de Macau, pág 14
4. Idem, pág 14
5. Idem, pág 14



2. Divisão das freguesias de Macau

praças públicas que se misturam com lotes densamente ocupados ao longo de ruas estreitas e sinuosas, enquanto acumulam experiências de outros assentamentos portugueses, como o conceito de “Rua Direita” que liga o porto com a antiga cidade. As ligações visuais entre a propriedade e a paisagem marítima são atributos que refletem a origem de Macau como cidade portuária comercial; o porto interior usado ao longo de séculos e ainda em funcionamento hoje acrescenta-se a esse testemunho. Influências intangíveis do encontro histórico permearam o estilo de vida da população local, afetando a religião, a educação, a medicina, o idioma e a culinária.

O valor central do centro histórico não é apenas a sua arquitetura, a estrutura urbana, as pessoas ou os seus costumes, mas uma mistura de tudo isso. A coexistência de sedimentos culturais de origem oriental e ocidental, juntamente com as suas tradições vivas, define a essência do centro histórico.



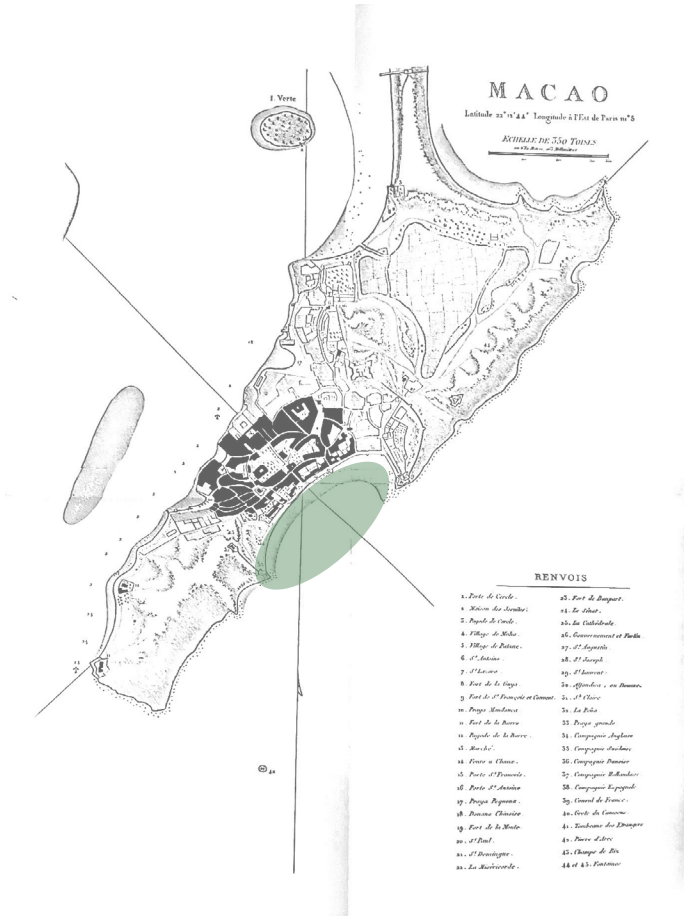
3. Ruínas de S. Paulo
4. Praça do Leal Senado



Õu Mũn

Antes de Macau ter surgido na história da relação sino-portuguesa, o local era conhecido como “*Kun Tau In Chong*”⁶ cujo significado é “*Saleiro da cesta dourada*”. No entanto, durante a dinastia Ming (A.D. 1368-1644), fez parte do distrito de Heng Shan e era denominado por “*Hoi Keang*”⁷ que significa “*Espelho do Mar*”. Estas variantes estão todas ligadas com a famosa baía, hoje conhecida como a Baía Praia Grande, que apresenta a forma de um círculo, e para alguns poetas chineses, fazia lembrar um espelho. O nome mais comum utilizado pelos chineses é “*Ou-Mun*” tendo o significado de “*Porta de entrada para a baía do espelho do Mar*”.

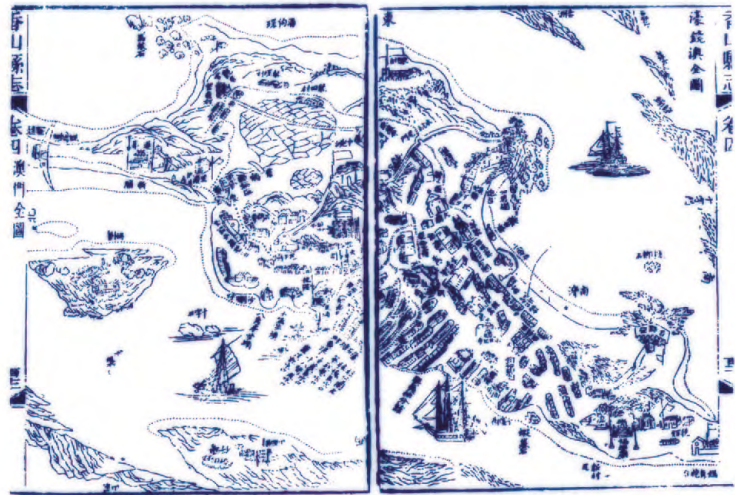
A versão portuguesa é derivada do termo “*A-Ma-O*”, ou “*A-Ma-Cao*”⁸ significando “*Baía de A-Ma*” a deusa dos navegadores Fuquienses. Existe um templo dedicado a esta deusa que se situa na entrada do porto interior antecedendo a vinda dos portugueses. Em 1586, o estatuto de cidade foi aprovado pela autoridade Indo-Portuguesa em Goa com o nome oficial de “*Cidade do nome de Deos na China*”⁹. No entanto, este nome nunca chegou a ser conhecido e o nome de “*a Deusa Chinesa*” continuou a ser perpetuado na forma mais comum que é Macao.



5. Estátua da Deusa de A-Má
6. Cartografia antiga de Macau a indicar a zona da Baía da praia grande

6. KWAN, Wong Shiu, 1970, Macau Architecture an integrate o Chinese and Portuguese influences, Macau, Imprensa Nacional, pág.18
7. idem, pág 18
8. idem, pág 18
9. idem, pág 18

Aldeias de pesca antes da ocupação portuguesa



7. Vista geral de Macau e da primeira povoação
8. Fotografia de um junco comercial

Antes da sua fundação, a “zona de Macau”¹⁰ pertencia ao território chinês, no entanto, em meados da dinastia Ming, não existia qualquer zona ou entidade administrativa local, havendo, na melhor das hipóteses, apenas algumas povoações naturalmente formadas. Mais tarde, surge, “*Em finais da dinastia Un, princípios da dinastia Ming, (...) uma povoação na faixa entre Mong Há e Hou Keang*”.¹¹ Assim, o governo da dinastia Ming permitiu a livre fixação de povos nas zonas fora de Tai Uang Kam, Hou Keang e Mong Há. Enquanto isso, houve um aumento no número de pescadores que se iam fixando em Hou Keang, construindo e formando aldeias esporádicas.¹² Deste modo, pode-se considerar estes pescadores como os primeiros residentes de Macau. Viviam principalmente à base da pesca, pois “*não havia muitas terras cultiváveis*” havendo algumas “*só na faixa de Mong Há*”.¹³ Com o desenvolvimento das aldeias, ergue-se um templo à entrada do porto de Macau, dando-lhe o nome de “*A-Ma-Kao*”¹⁴ que, como referido anteriormente, seria um templo dedicado à Deusa Neang Ma, a padroeira dos marinheiros.

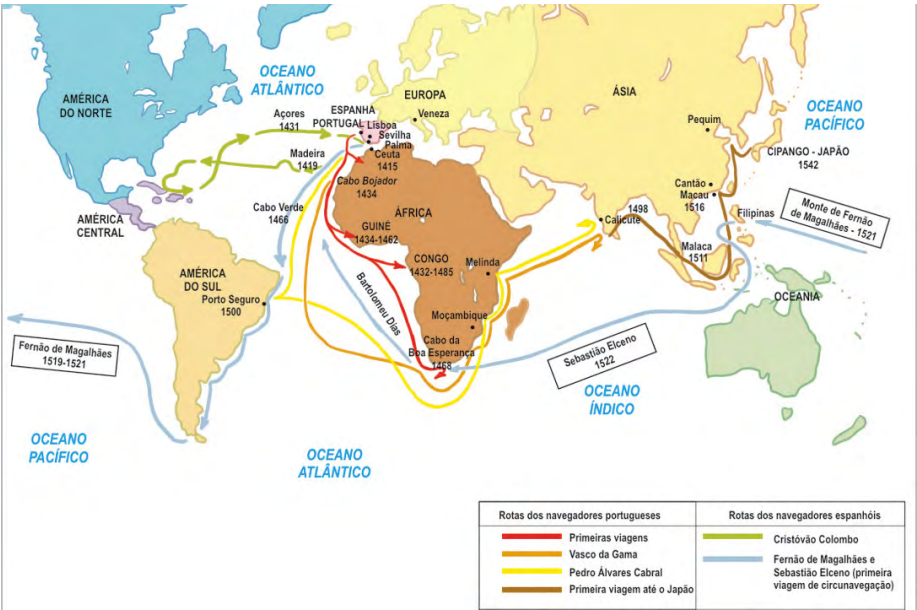
Macau já era utilizado como um porto de comércio marítimo muito antes de pertencer aos portugueses. Um porto que oferecia um excelente abrigo das tempestades e era utilizado por barcos de pesca e juncos comerciais.¹⁵ Os comerciantes de Fuquiém e das Ilhas de Liu Kiu começaram a dar uso ao porto durante a Dinastia Yuan (A.D. 1279-1368).

Após o estabelecimento de Macau, no final da dinastia Ming, e com a abertura de mercados para a produção mercantil da agricultura e artesanato chinês, deu-se a nova vitalidade da navegação portuguesa. Deste modo, tornou-se possível a intervenção de Portugal como “*(...) ponte entre o mundo asiático fornecedor de produtos e o mundo capitalista europeu (...)*”.¹⁶

10. tem um sentido generalizado, refere-se a Macau, Taipa e Coloane
11. Revista de Cultura Internacional Edition 1, A Fundação de Macau na Historiografia Chinesa EQUÍVOCOS E ENTENDIMENTOS, Janeiro 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau, pág.24
12. idem
13. idem, pág 25
14. KWAN, Wong Shiu, 1970, Macau Architecture an integrate o Chinese and Portuguese influences, Macau, Imprensa Nacional, pág. 17
15. figura 5
16. Revista de Cultura Internacional Edition 1, A Fundação de Macau na Historiografia Chinesa EQUÍVOCOS E ENTENDIMENTOS, Janeiro 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau, pág. 46

Apesar de Portugal ter sido a primeira nação europeia que estabeleceu colónias e postos de comércio no Oriente, a sua entrada no Império Chinês não foi pacífica, tendo sido feita de forma conflituosa.

A presença lusitana nos mares do Extremo Oriente, iniciou-se em 1511 por Afonso de Albuquerque, com a expansão do seu comércio até à China e com a conquista de Malaca.¹⁷ Em 1513, diversas viagens organizadas por Jorge Álvares¹⁸ tiveram como principal objetivo a ligação com o império chinês e o estabelecimento de trocas comerciais com as civilizações do Oriente. Em 1517, Tomé Pires chegou com uma frota de navios portugueses ao porto de Guangzhou, tendo surgido desentendimentos que levaram à hostilidade entre os dois povos. Entre os anos 1535-1553, datam as várias tentativas dos portugueses de entrarem na foz do rio das Pérolas à procura de zonas onde se pudessem estabelecer e, de certa forma, facilitar o comércio.¹⁹ Consequentemente, estabelecem diferentes contactos comerciais com algumas cidades ao longo da costa chinesa, como Sanhuan e Lampacao. Surge, então, uma relação de necessidade mútua com os mandarins que precisavam das naus portuguesas e dos seus marinheiros para proteger as suas costas de eventuais ataques piratas.²⁰ Por fim, após um longo processo negocial entre portugueses e chineses, em 1554, foi dada a autorização ao navegador Leonel de Sousa, para atracar as suas naus na pequena península de Macau.²¹ Assim, a instalação portuguesa em Macau tornou-se um facto consequente da estratégia delineada pela coroa portuguesa tendo em vista a sua fixação no Oriente e o aproveitamento dos seus mercados.



9. Esquemas de rotas terrestres e marítimas entre Ocidente e Oriental

17. Idem, pág. 82
18. KWAN, Wong Shiu, 1970, Macau Architecture an integrate o Chinese and Portuguese influences, Macau, Imprensa Nacional, pág. 17
19. idem pág. 18
20. Revista de Cultura Internacional Edition 1, A Fundação de Macau na Historiografia Chinesa EQUÍVOCOS E ENTENDIMENTOS, Janeiro 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau, pág 35
21. Revista Cultural, n.35/36 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO II: Mútuas influências portuguesas e chinesas na arquitectura, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 6

Ocupação Portuguesa



10. Maquete de Macau e do seu possível aspeto após a chegada dos portuguese
11. O Forte da Penha à esquerda e a Fortaleza de Bomparto no sopé da colina, ligando as duas fortificações, a muralha

A questão da instalação dos navegadores portugueses em Macau é incontornável e levanta sempre diversas versões no que toca à sua fundação, havendo uma distinção entre as versões portuguesa e chinesa. A esta discussão está sempre associada a polémica se de facto Macau foi uma colónia portuguesa ou se seria um território chinês no qual foi permitido aos portugueses estar. Os portugueses defendem que o reconhecimento imperial chinês foi realizado mediante serviços prestados pelos seus navegadores na defesa do estuário do rio das Pérolas, onde Macau se encontra.²² No entanto, os chineses defendem que a região de Macau sempre pertenceu ao império chinês desde os tempos mais remotos, estando os portugueses, inadvertidamente, a ocupá-la. Segundo eles, os colonos portugueses aproveitaram-se da preocupação da China com os piratas para tomarem posse de Macau.²³ Desta forma, a instalação dos portugueses em Macau originou uma onda de descontentamento e preocupação no seio do governo imperial chinês. No entanto, uma das razões pela qual foi permitida e tolerada a estadia dos portugueses provém de fatores defensivos. As naus portuguesas poderiam proteger a linha da costa dos ataques dos piratas, algo que as autoridades locais necessitavam. Assim, a segurança do Delta das Pérolas estaria assegurada e os portugueses aproveitariam este facto para obter um território onde pudessem permanecer.

Os colonos portugueses instalam-se em Macau, em 1557, mediante um compromisso defensivo e militar proporcionado pelos chineses, surgindo assim, uma comunidade portuguesa ultramarina, com um carácter diverso de tantas outras que se instalaram ao longo do período das Descobertas. Nesse mesmo ano, surgiu o entreposto português de Macau, embora, os navegadores portugueses ainda frequentassem Lampacau²⁴, utilizando a península macaense como ponto de escala nas suas deslocações regulares à grande metrópole meridional.²⁵ Contudo, o porto de Macau tornou-se regularmente demandado pelos navios portugueses que se dirigiam a Cantão, deixando de ser uma estadia temporária e transformando-se numa “(...) base permanente dos mercadores lusitanos (...)”.²⁶ Desta forma, o

22. Revista Cultural, n.35/36 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO II: Mútuas influências portuguesas e chinesas na arquitectura, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 6
23. SOUSA SANTOS, Boaventura, GOMES, Conceição, Macau o pequeníssimo dragão, Porto, Edições Afrontamneto, 1998, pág 37
24. Uma pequena ilha desértica da Baía de Cantão
25. Revista de Cultura Internacional Edition 1, A Fundação de Macau na Historiografia Chinesa EQUÍVOCOS E ENTENDIMENTOS, Janeiro 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau, pág. 82
26.idem, pág 87



12. Nesta ilustração do século XVII, vê-se um aglomerado urbano português ao fundo, encostado à colina da Penha espairando-se até ao que seria hoje o bairro de São Lázaro. Em primeiro plano à esquerda, temos a Colina da Guia corada pelo seu respectivo forte.

estabelecimento dos portugueses foi crescendo e a povoação de Macau foi sendo alimentada pelo constante tráfico marítimo do sul da china. A povoação compunha-se então, exclusivamente, de casas de madeira que “os chins permitem ter aos portugueses”.²⁷ Porém, não existia qualquer fortaleza ou muralha, uma vez que os mandarins cantoneses não permitiam a construção de edifícios em pedra, pois os chineses ainda consideravam o estabelecimento dos portugueses como provisório.²⁸ Por conseguinte, os habitantes de Macau, desde a fundação do entreposto, “(...) tiveram uma consciência muito nítida da precaridade da sua posição, que só se perpetuaria graças à boa vontade dos seus poderosos vizinhos.”²⁹. De qualquer forma a cidade não era independente e sustentava-se dos bens das povoações circundantes e qualquer detenção pelos mandarins chineses, punha em causa a permanência dos portugueses na Baía de Cantão

O reconhecimento oficial da península macaense pelo governo português foi feita através do vice-rei da Índia em 1586.³⁰ A administração de Macau estava sujeita ao comandante da viagem ao Japão que respondia ao vice-rei da Índia que, por sua vez, era o representante do Rei de Portugal. O sistema provava ser impraticável e tornou-se necessário procurar uma forma mais eficiente de governo local que não estivesse dependente do comandante-mor da viagem ao Japão ou do vice-rei da Índia. Deste modo, os habitantes organizaram uma administração local constituída por dois representantes, um dos comerciantes e outro da defesa da cidade, formando uma espécie de triunvirato.³¹ Esta forma de organização provém de uma organização política baseada nas estruturas locais de governo portuguesas utilizadas noutros locais. Assim, surgiu a primeira forma de organização política local e, mais tarde, este governo serviu de mediador nas relações entre o império chinês e a coroa portuguesa, entre Oriente e Ocidente.³²

27. idem, pág 92

28. idem, pág 93

29. idem, pág 97

30. Revista Cultural, n.23 (II Série), Resumo da História de Macau, Abril/Junho 1995, Instituto Cultural de Macau, pág 123

31. Apesar de um triunvirato ser constituído por um governo de três indivíduos, recorre-se a este termo por uma questão de se assemelhar ao tipo de governo embora só existir dois representantes.

32. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: 4 Séculos de História, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 74

Criação de uma
identidade nos séculos
XVI - XVII

O desenvolvimento de Macau no século XVI e no século XVII deve-se à sua importância como centro de distribuição do comércio ultramarino português no Oriente. O crescimento da cidade está relacionado com as trocas comerciais portuguesas e com a sua afirmação na dimensão portuária como um apoio ao comércio externo da China. O porto de Macau serviu como um centro de abastecimento das embarcações portuguesas procedentes do Japão. Esta rota contribuiu para a evolução do comércio local, e, personificou ainda, a entidade mediadora das relações comerciais entre o Japão e a China.³³ Foram as trocas de comércio com o Japão que contribuíram, em grande parte, para o crescimento económico que proporcionou o aceleração do desenvolvimento de Macau.³⁴ Assim, a cidade passou a desempenhar um papel fundamental no equilíbrio das relações no sul da China. Apesar de ser uma península relativamente pequena, em termos de escala, Macau foi um território essencial e uma área sensível onde as mudanças históricas foram sempre sentidas e refletidas na cidade.³⁵

Simultaneamente, os portugueses estavam hesitantes no que diz respeito a um desenvolvimento intensivo de Macau. Havia dúvidas em relação à continuidade da sua permanência. Contudo, com o tempo, os portugueses foram aceites pelos chineses através da prestação de serviços essenciais, como o fornecimento de mercadorias raras e o auxílio na manutenção da ordem marítima.³⁶ Em 1583, os portugueses encontravam-se seguramente implantados no litoral da China, devido à cumplicidade de alguns funcionários locais.³⁷ Nos primeiros anos de fixação construíram armazéns, residências, edifícios públicos e eclesiásticos, logo seguidos por fortificações e acampamentos militares.³⁸

33. Revista de Cultura Internacional Edition 1, A Fundação de Macau na Historiografia Chinesa EQUÍVOCOS E ENTENDIMENTOS, Janeiro 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau, pág. 93
34. Revista Cultural, n.35/36 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO II: Mútuas influências portuguesas e chinesas na arquitectura, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 9
35. Revista de Cultura Internacional Edition 3, Património e Urbanismo em Macau: Discursos sobre a cidade, Junho/Julho 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau, pág. 94
36. Revista de Cultura Internacional Edition 1, A Fundação de Macau na Historiografia Chinesa EQUÍVOCOS E ENTENDIMENTOS, Janeiro 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau, pág. 95
37. idem, pág 96
38. Revista Cultural, n.35/36 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO II: Mútuas influências portuguesas e chinesas na arquitectura, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 7



13. Ilustração de Macau no ano 1557
14. Baía da Praia Grande

A prosperidade da cidade e o seu domínio sobre as rotas asiáticas atraiu o interesse de outras potências imperiais, como por exemplo a embarcação holandesa e a inglesa.³⁹ Por conseguinte, em 1622, os holandeses atacaram Macau, tendo sido derrotados pela coroa portuguesa. Desta forma, os chineses autorizaram os portugueses a construir fortalezas e muralhas para proteger a península.⁴⁰



39. Revista de Cultura Internacional Edition 3, Património e Urbanismo em Macau: Discursos sobre a cidade, Junho/Julho 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau, pág. 94
40. Revista Cultural, n.35/36 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO II: Mútuas influências portuguesas e chinesas na arquitectura, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 9

15. Ilustração de um mercado em Macau no largo Ma Kok
16. Porto de Macau 1787

Declínio do Império nos séculos XVIII - XIX

O comércio marítimo inter-regional que se concentrava na cidade portuária de Macau, na costa de Guangdong, foi um importante nexa para o comércio marítimo da China e para a sua economia nos séculos XVII e XVIII. O envolvimento português foi essencial na atividade comercial de navegação sendo a principal fonte de subsistência para a sua sobrevivência na China.⁴¹ A partir do século XVII, Guangzhou foi considerado pelo Imperador da China o único porto aberto a estrangeiros, não sendo permitido a estes estabelecer qualquer residência na cidade. Deste modo, Macau afirmou-se como um braço comercial do porto de Guangzhou para os comerciantes ocidentais, permitindo, assim, revitalizar e manter a atividade comercial na península.⁴² Simultaneamente, houve um crescente número de comerciantes estrangeiros principalmente os ingleses que estabeleceram residências em Macau. No entanto, durante esta época assiste-se à mudança de conteúdo das trocas comerciais e dos seus destinos. Os portugueses, de forma a poderem competir com outras potências comerciais, dirigiram a sua atenção para outras mercadorias mais lucrativas, sobretudo o tráfico de ópio.⁴³

Durante os séculos XVII e XVIII, o império britânico tornou-se na grande potência comercial, tendo ligações comerciais espalhadas pelos quatro continentes. Os ingleses obtinham grande parte do lucro do comércio mundial e denotava-se a sua influência em Guangzhou. Deste modo, o império britânico não necessitava de ancorar em Macau, instalando-se noutra localidade, onde criaram um porto provisório, hoje conhecida como a cidade de Hong Kong.⁴⁴ Consequentemente, os portugueses ficaram com receio desta nova potência comercial, podendo representar “um golpe fatal sobre Macau com semelhante arranjo e estabelecimento de Hong Kong mui perto desta Cidade. É voz pública entre todos os nacionais, estrangeiros e chins que o comércio de Macau, rendimentos públicos, alfândegas, etc. acabar-se-ão brevemente para os Portugueses...”⁴⁵. Em simultâneo, as autoridades de Macau decidiram alertar as autoridades imperiais, confiando que, com a consciencialização dos Chineses da aproximação dos ingleses poderiam, de certo modo, garantir uma política de solidariedade entre os interesses da cidade e os do império.⁴⁶

41. Revista de Cultura Internacional Edition 13, Macau e o comércio no delta do rio da Pérola, Janeiro 2005, Instituto Cultural de Macau, pág 48
42. Idem, pág 49
43. Idem, pág 49
44. Revista de Cultura Internacional Edition 23, Hong Kong e Macau, Julho 2007, Instituto Cultural de Macau, pág 11
45. Idem, pág 8
46. Idem, pág 8



17. Baía da Praia Grande no século XIX
18. Plano para o Porto novo

No entanto, a queda de um mercado lucrativo e na falta de alternativas de sustento económico, a península perde a sua importância no crescimento e manutenção económica da China. Em simultâneo, a China sofre invasões que os portugueses aproveitaram para privar o governo chinês do poder administrativo em Macau, aprovando mais tarde o “Tratado de Amizade e Comércio entre Portugal e a China”, reconhecendo a “perpétua ocupação e governo de Macau por Portugal”.⁴⁷ O governador Ferreira do Amaral foi incumbido de assumir a soberania portuguesa no território e de expandir as suas fronteiras. Enquanto isso, os portugueses procuraram adquirir total controlo sobre os seus domínios ultramarinos. Portugal aproveitara, então, esta oportunidade para expandir as fronteiras de Macau e redefinir a sua forma geográfica.

Por fim, nos finais do século XIX, para Macau poder voltar a ser um importante ponto de comércio marítimo, as autoridades decidiram fazer novas instalações portuárias. Assim, muitos dos projetos tidos em consideração entre 1890 e 1910 diziam respeito à drenagem e aterro de zonas necessárias às instalações do novo porto.⁴⁸

47. Revista de Cultura n. 27/28, Situação da historiografia de Macau progressos e tendências, Edição Instituto Cultural de Macau, pág 14

48. KWAN, Wong Shiu, 1970, Macau Architecture an integrate o Chinese and Portuguese influences, Macau Imprensa Nacional, pág 26

Modernização de Macau no século XX

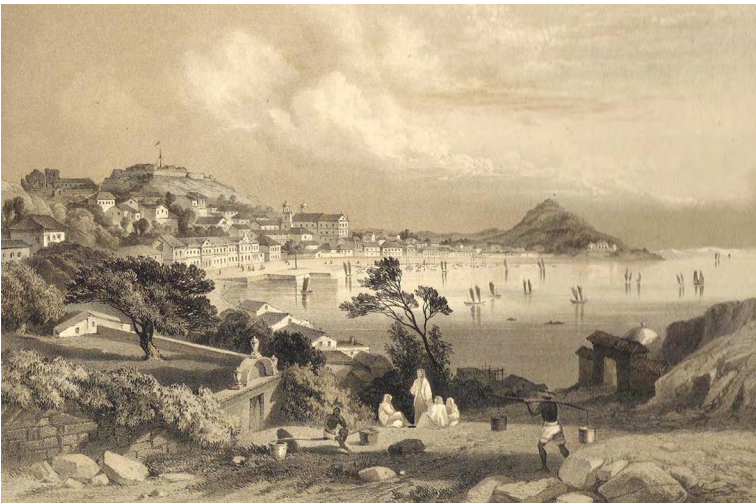
Com a abertura do porto de Hong Kong e Shanghai, Macau procurou competir através de uma política marítima de desenvolvimento económico. Como tal, a estratégia governamental e económica passou por construir um porto novo que pudesse competir dentro da nova era de trocas comerciais. O fácil entendimento que existia entre os governos português e chinês, permitiu que chegassem a um acordo relativamente ao novo porto da península. Desta forma, o governo de Macau obteve autorização para a realização de diversos aterros e a construção de um novo porto. Estes projetos de grande escala viriam a alterar a imagem da cidade como a conhecemos e a preparar o desenvolvimento urbano dos cinquenta anos que se seguiriam. Em 1910, iniciaram-se as obras tendo sido interrompidas pela Primeira Guerra Mundial.

A proposta implicava a construção de um novo porto exterior e instalações marítimas auxiliares, porém o projeto do aterro resultou num porto exterior e numa larga faixa de terra a sudoeste que serviria para a construção de habitação e edifícios municipais.⁴⁹ É durante este período que a cidade se viria a desenvolver como cidade “moderna”, começando por romper os seus limites e estendendo-se em direção à fronteira com a China. Macau encontrava-se ligada por um novo sistema de estradas e a cidade atingiu novos limites. Para além disto, um novo sistema de ligação de barcos entre Hong Kong e Guangzhou encontrava-se operacional. O projeto do novo porto para Macau deu um novo fulgor à cidade, tanto económico como urbanístico, no entanto, foi precisa outra conjuntura económica e social para que este projeto se materializasse.

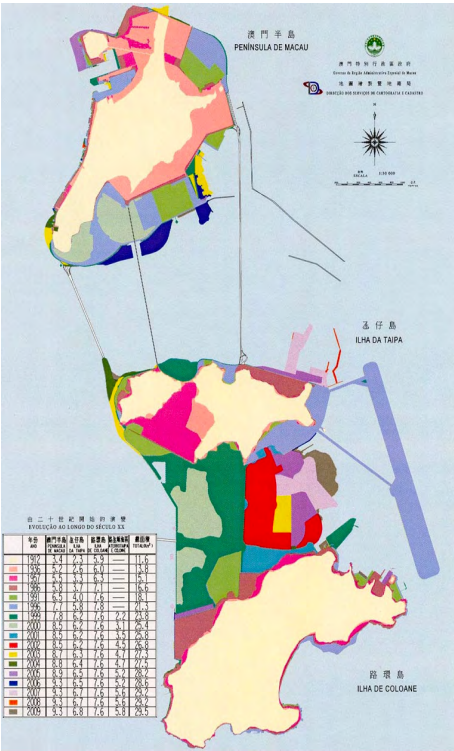
Com a entrada do século XX Macau passou a ser conhecida como a Monte Carlo do Oriente e a crescente importância da indústria de jogo levou a que as receitas provenientes desta financiassem a transformação urbana e o desenvolvimento da cidade. Simultaneamente, do outro lado da fronteira, a China atravessava uma série de convulsões políticas e sociais e, após 150 anos de introspeção, o novo governo da China emergiu como uma nova potência. Dentro desse novo contexto político mundial, Macau viria a “sofrer” com as novas mudanças políticas.⁵⁰

49. Revista Cultural, n.35/36 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO II: Mútuas influências portuguesas e chinesas na arquitectura, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 13

50. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: 4 Séculos de História, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 80



19. Vista da Colina da Penha 1856



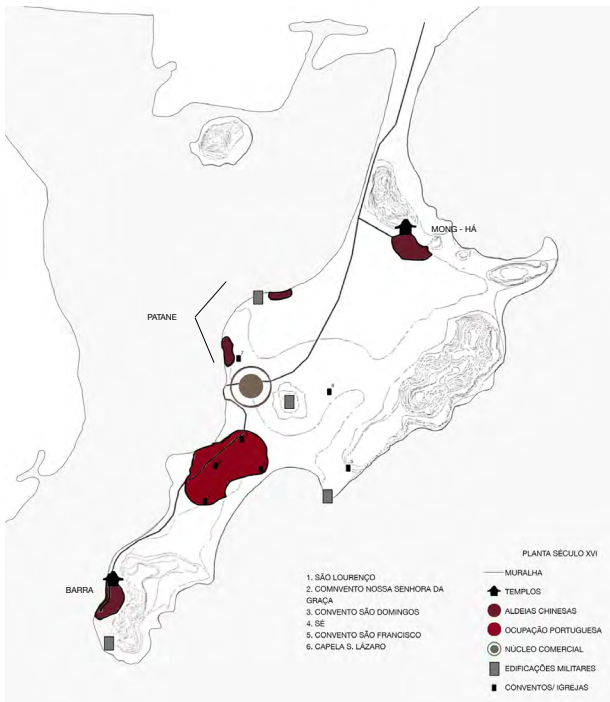
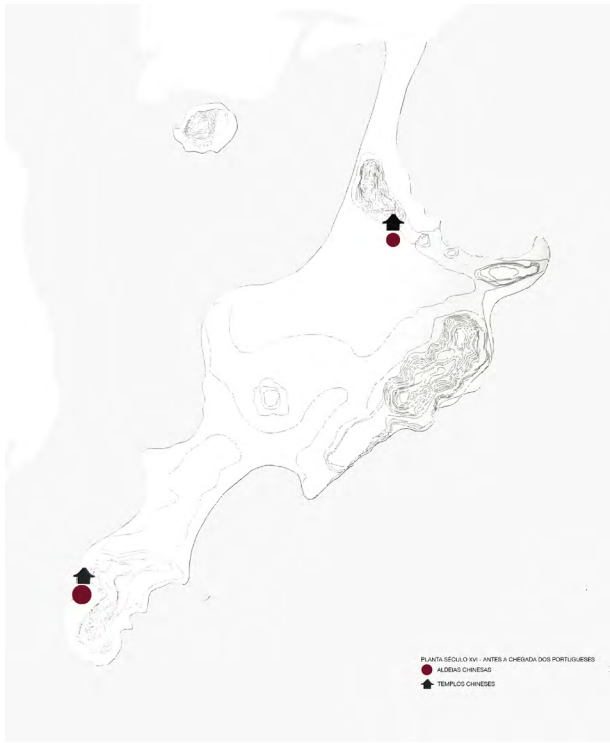
20. Evolução da superfície da Península de Macau e ilhas ao longo do séc. XX
 21. Região do leito do Rio das Pérolas

Portugal atravessava, durante as décadas de 70 e 80 do século XX, um processo de descolonização. Como tal, após 1974 Macau foi declarado como território chinês governado por Portugal, mantendo-se o “status quo” na região, tal como em Hong Kong e Kowloon.⁵¹ Como forma de ajustamento ao novo perfil, registaram-se modificações que se traduziam no aumento do dinamismo da administração, no apetrechamento técnico, no reordenamento das estruturas antigas e na criação de novos organismos. A estrutura governativa é constituída por um governador apoiado em secretarias territoriais e em gabinetes técnicos e serviços especiais.⁵²

A partir de 1984, a situação política de Macau e Hong Kong altera-se passando a ser regiões administrativas especiais da China, o que pavimentou o caminho para um retorno dos territórios ao governo chinês⁵³. Assim, a 20 de dezembro de 1999, Macau passou a ser uma região administrativa especial do governo da China, detendo a sua própria legislação e forma de governo com base na “Lei Básica”.

Contundo, Macau e Hong Kong sempre foram, de forma distinta, territórios “emprestados” a ocidentais, fazendo hoje parte de uma maior estratégia territorial do governo chinês. Enquanto Hong Kong se encontra direcionada para a atividade portuária e se apresenta como região de serviços e empresarial, Macau assistiu a um crescimento da indústria do jogo e com ela do turismo numa cidade deslumbrante no limite do Delta do rio das Pérolas. Ambas as cidades, hoje, fazem parte das relações económicas e territoriais do rio das Pérolas. São regiões administrativas especiais, e, adjacentes a estas, cresceram cidades satélite que inicialmente dependiam da sua economia, mas hoje detêm o seu carácter próprio. A norte de Macau, cresceu a cidade jardim de Zhuhai, e a norte de Hong Kong a grande cidade industrial de Shenzhen. Estas cidades traçam um triângulo económico com a cidade de Guangzhou.⁵⁴

51. idem, pág 82
 52. idem, pág 82
 53. idem, pág 82
 54. Imagem 16



22. Planta da Península de Macau, Século XVI, antes da chegada dos portugueses

23. Planta da Península de Macau, Século XVI, após a chegada dos portugueses

Evolução do desenvolvimento urbano de Macau

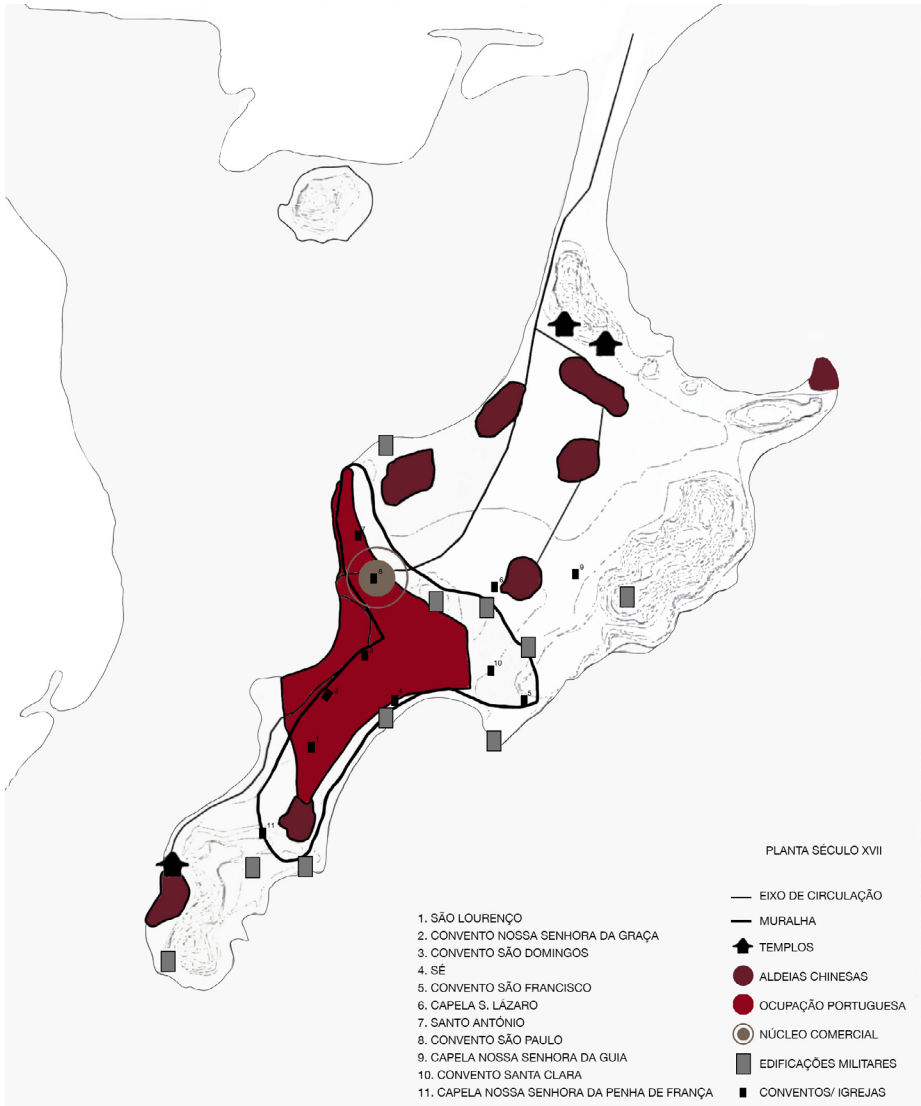
Na primeira metade do século XVI, Macau, testemunhou o aparecimento dos seus primeiros aglomerados acompanhados pelos primeiros marcos de arquitectura tradicional chinesa. No período Ming a península era habitada por comerciantes e pescadores que se fixaram em duas pequenas aldeias: Barra e Mong-Há.⁵⁵ (imagem 22) Estas aldeias eram marcadas pelas construções singulares de arquitectura chinesa como é o caso das casas-pátio e, mais importante, de templos localizados em zonas chave, geradores de estruturação urbana e núcleos polarizadores do território. Deste modo, e nesta época, era apenas a arquitectura tradicional chinesa que dominava a paisagem de Macau. Os portugueses instalaram-se junto ao porto e foram-se apoderando de espaços e construindo junto da linha de água, da Praia Pequena à Praia Grande e do Monte à Penha. Por outro lado, a população chinesa, também residente na península, fixou-se na faixa litoral do outro lado do território e os seus campos e aldeias situavam-se para o interior, no sítio do istmo.⁵⁶ Esta “divisão” e partilha de território permitia a convivência pacífica entre os dois povos habitantes da península, gerando novas construções dentro dos aglomerados, tanto de arquitectura tradicional chinesa como de arquitectura genuinamente portuguesa e, em alguns casos, a fusão entre as duas.

O século XVII foi fulcral no desenvolvimento político-económico e urbano de Macau, e é marcado pela fixação das ordens religiosas na península de Heung-Shan.⁵⁷ (Imagem 23) As ordens religiosas funcionaram, deste modo, como força dominante dos primeiros tempos de fixação e adaptação dos portugueses em Macau. Estas novas construções na cidade iriam ser de extrema importância, não só pela organização e estruturação dos aglomerados, mas também como elementos centrais religiosos, em torno dos quais a população se iria fixar e construir. A implantação das estruturas religiosas, como Igrejas e Conventos, nos séculos seguintes, transformaram-se em polos agregadores e unificadores da população, sem qualquer modelo de cidade adotado. A muralha continuava a assumir um papel fulcral no desenvolvimento do território, continuava a determinar ordenamento e era clarificadora da estrutura urbana. Os elementos relevantes da estrutura urbana eram os espaços abertos adjacentes às

55. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: História da Arquitectura em Macau, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 182

56. CALADO, Maria , MENDES, MC, TOUSSAINT, Michel, Macau, Cidade e Memória no Estuário do Rio das Pérolas, Macau, Governo de Macau, 1985, pág 33

57. idem, pág 40



24. Planta da Península de Macau, século XVII

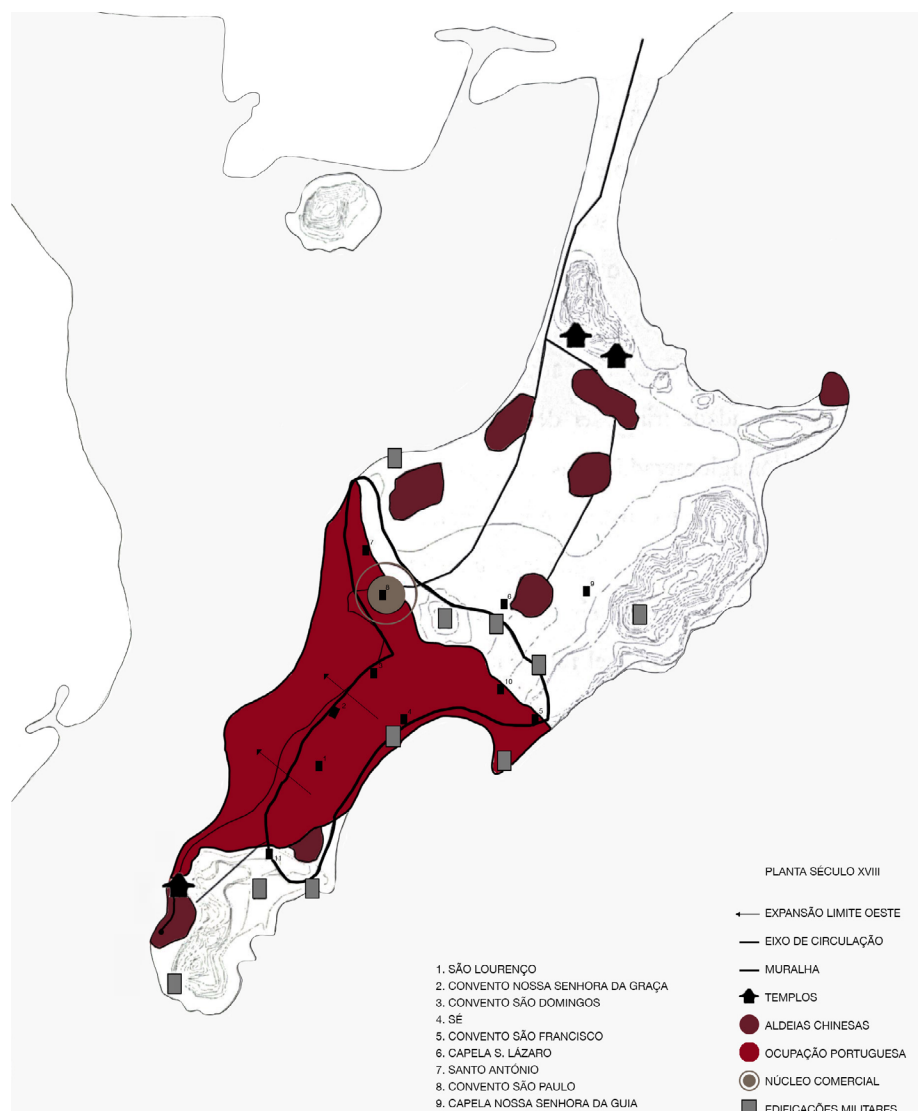
Igrejas e edifícios. O desenvolvimento de Macau nos séculos XVI e XVII, deve-se à sua importância como centro distribuidor do comércio português no Oriente, (Imagem 24)

Em meados do século XVII, a cidade organizava-se em função da Rua Central, da Rua Direita, e do Largo do Senado, onde desembocavam duas ruas principais e sete secundárias.⁵⁸

No século XVIII, Macau mantinha uma estrutura espacial idêntica ao século anterior. A área portuguesa desenvolvia-se entre a Igreja de Santo António, Patane, o forte e a Igreja de S. Paulo e o mar. Os portugueses e outros estrangeiros fixavam-se ainda junto dos núcleos conventuais de Santo Agostinho, S. José e S. Lourenço.⁵⁹ A Rua Central não tinha a extensão que alcança no fim do século só mais tarde é que se prolonga até à Barra; porém, na primeira metade do século XVIII, desenvolve-se até S. Lourenço. A comunidade chinesa continuava a viver em áreas de elevada densidade numa zona mais a ocidente, perto do Porto Interior, em edifícios de construção compacta.

A cidade chinesa era caracterizada por quarteirões de forma alongada, becos e travessas estreitas, era preenchida por habitações de dois pisos, onde o piso inferior se destinava ao comércio familiar e a pequenas unidades de carácter artesanal.⁶⁰ Tal como no século anterior, a cidade portuguesa permanecia organizada em torno das igrejas e conventos, envolvidos por amplos espaços abertos e públicos, em contraste com a zona chinesa, situada a norte, entre S. Agostinho, S. Paulo e o mar.⁶¹

58. idem pág 41
59. idem, pág 60
60. idem, pág 62
61. idem pág 62



25. Planta de Macau do século XVIII

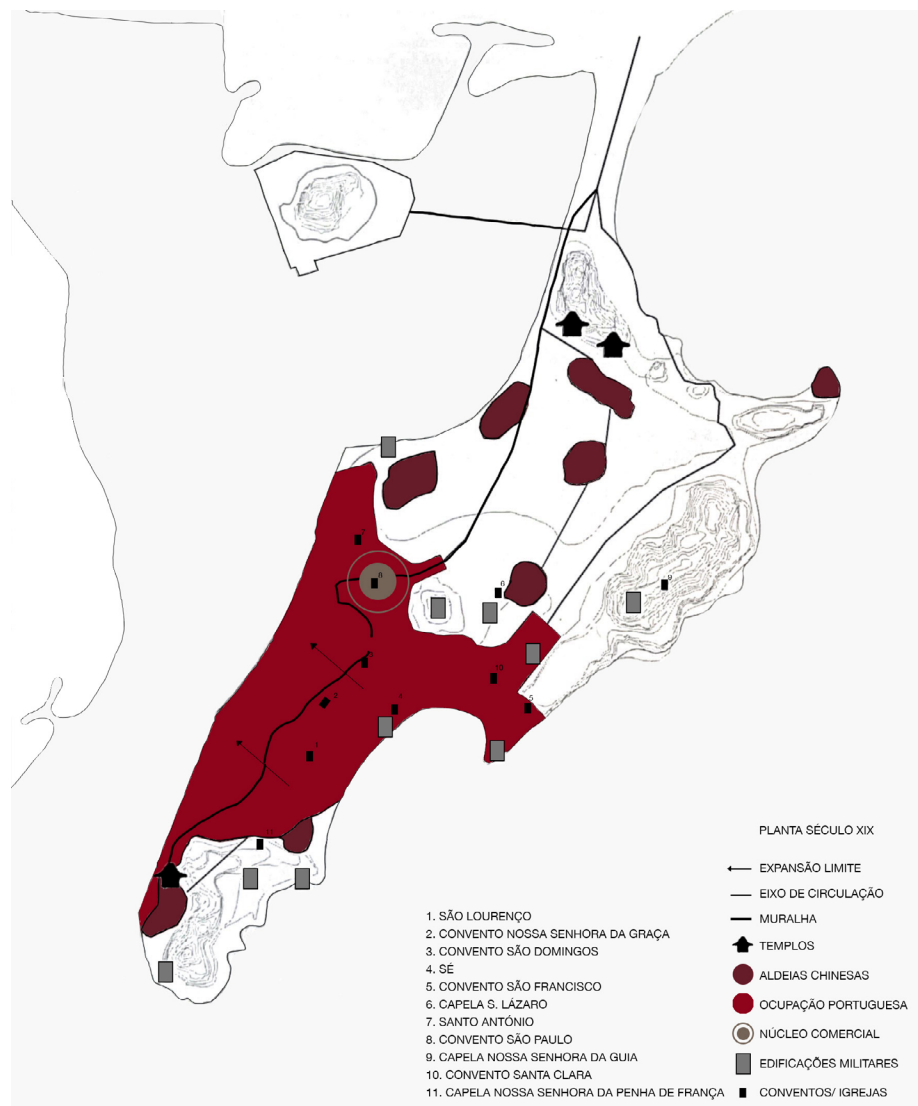
No século XIX, Macau começa a usufruir de um novo estatuto no colonialismo português, revelando a sua importância como ponto de interligação entre Portugal e a China. (Imagem 25) Durante a primeira metade do século XIX criaram-se novos espaços aterrados nas zonas da Praia Pequena e do Manduco, redefinindo a linha costeira e dando azo a novas oportunidades de construção. Este avanço de terra sobre o mar é um dos indícios das vastas intervenções efetuadas no limite do território peninsular. Assim, foram construídos quarteirões regulares e alinhados constituindo a primeira intervenção programada e definida com base em modelos geométricos regulares. As aldeias chinesas continuavam a manter uma vida própria e os campos que as rodeavam abasteciam a cidade portuguesa.⁶² Dotada de uma vida própria, peculiar, exótica e atrativa para a maior parte dos europeus, a cidade de Macau começa a indicar novos rumos que irão conduzir à expansão da área urbana e à fusão dos dois núcleos iniciais, com as consequentes transformações na cultura e na paisagem urbana.⁶³ Alguns elementos urbanos marcantes como a abertura de eixos e consequentemente, a criação de novas linhas de ligação, são absolutamente fundamentais para a unificação e consolidação do tecido urbano do território. A Rua central, que apresentava um traçado e uma escala singular, ligou áreas residenciais das colinas, a um polo comercial, a Rua Direita, um núcleo do comércio. Esta rua articulava o espaço entre as igrejas cristãs e a marginal da Praia Grande, um novo centro urbano europeu.

A malha dos bairros chineses, caracterizada pela elevada densidade, é outro elemento marcante na urbanização da cidade. Este conjunto formava uma estrutura urbana característica e singularmente marcada pela adição de diversas tradições e costumes de cada povoação. O século XIX é também marcado pelas consequentes obras de melhoria de vários elementos urbanos dispostos no território, como a melhoria do sistema viário, das medidas de saneamento, das zonas portuárias antigas, assistindo-se mesmo à abertura de novos portos no litoral da península e nas ilhas, e à construção do Farol da Guia.

Em 1884 foi elaborado um projeto para o porto de Macau que previa essencialmente a regularização das correntes mediante obras diversas ao

62. idem, pág 70

63. idem pág 70 e 71



26. Planta da Península de Macau, século XIX

longo da costa, a construção de cais e, também a formação de um aterro ligando a ilha verde à península, com a criação de um dique e a conquista de terrenos ao rio por meio de terraplanagem. Nesse istmo seria edificado um novo bairro com uma grande avenida e diversas ruas, formando vários quarteirões.⁶⁴

Nos finais do século XIX surgem os primeiros planos de urbanização - bairros da Milra e S. Lázaro, com uma grelha de ruas perpendiculares, abastecimento de água e sistema de esgotos. O Bairro de S.Lázaro, construído sobre as ruínas de uma das antigas povoações de Macau é considerado, por muitos, a primeira experiência de planeamento urbano à escala de bairro. Sendo uma das mais antigas povoações de Macau, o bairro é testemunho da coerência e da coexistência de todos os elementos que a constituem sendo, ainda hoje, único na paisagem da cidade. Com a fixação dos ingleses em Hong Kong, Macau recebeu um modelo de referência que estaria na génese de reconstruções e novas arquiteturas no seu território.

A malha urbana fora já definida no período anterior e era então constituída pelo espaço da antiga cidade portuguesa intramuros, marcada pela estrutura religiosa, pelo traçado irregular e apertado do Bazar e pelas aldeias chinesas localizadas extramuros, às quais se sobrepôs um confuso traçado ortogonal que, mercê das pressões dos proprietários, reflete a estrutura fundiária.⁶⁵ Esta vontade de expansão e ordenamento do território, também necessária pelo aumento populacional verificado já a partir de meados do século, só é concretizada com o impacto económico causado pela instituição do jogo, tomando assim possível a criação de um plano regulador abrangente a todo o território urbano.

Nos anos 1950, o novo traçado de várias avenidas estruturantes, como Avenida Horta e Costa e Coronel Mesquita, provocou o desaparecimento da aldeia de Mong-Há, que se tinha mantido até à data como espaço agrícola. A sudeste procedeu-se à realização do Aterro do Porto Exterior, um grande aterro sobre o qual foi definido o traçado da Avenida Da Amizade.⁶⁶

64. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: História da Arquitectura em Macau, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 198
 65. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: Macau - Da Fundação aos anos 70, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 115
 66. idem, pág 118



27. Mapa de Macau com o início dos aterros, 1990

28. Cartografia de Macau com os aterros desenhados, 1995

Nos anos 60, o comércio distribuía-se pelo bazar chinês, Av. Almeida Ribeiro, Rua do Campo, Av. do porto Interior, sendo o Bazar ainda o centro único da estrutura urbana, com as suas ramificações. Macau assiste aos primeiros indícios de evolução e progressão territorial, com a proposta de reestruturação e redefinição de uma zona industrial entre a zona da Areia Preta e o Porto Exterior.⁶⁷ As áreas da Areia Preta e do Porto Exterior, até aí ocupadas por hortas, eram destinadas a uma ocupação industrial, visto que possuía uma articulação viária viável com pontos de saída para o exterior.⁶⁸ (imagem 27)

O século XX é também marcado pelo crescimento da cidade verticalmente, conseguindo deste modo condensar diversas funções e densidades no mesmo edifício. O primeiro Plano Diretor do Território de Macau é mais tarde desenhado e tem como base estratégica a intensa ocupação do solo, apostando numa “exagerada” densificação e numa carta branca a novos planos de aterro de modo a satisfazer as necessidades da população e do território, tendo sempre em atenção a salvaguarda dos elementos paisagísticos e patrimoniais mais relevantes.

Após a transferência da administração portuguesa para a China em 1999, Macau apostou em novas políticas de liberalização do jogo, o que veio a resultar numa alteração profunda no desenho, estrutura e desenvolvimento na cidade, surgindo novos edifícios no skyline de Macau.

67. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: História da Arquitectura em Macau, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 200

68. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: Macau - Da Fundação aos anos 70, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 121

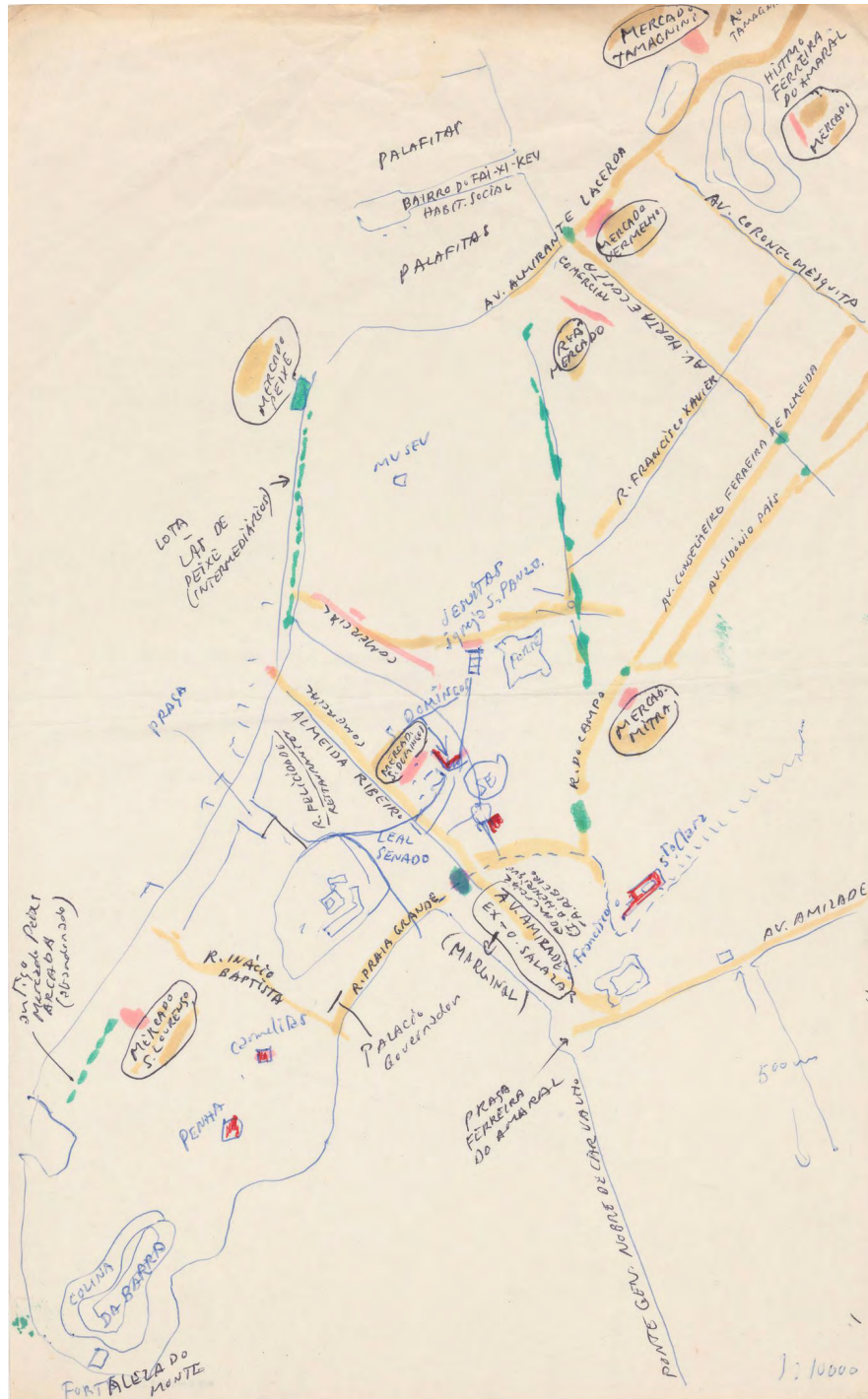
29. Vista da Colina da Penha para a Torre de Macau
30. Vista da Torre de Macau, para a Baía da Praia Grande





Evolução do Desenvolvimento Urbano de Macau

Planos Diretores



31. Esquisso de planos para a expansão da zona do Porto Exterior e Areia Preta

Na década de sessenta do século XX surge o primeiro plano-geral, elaborado pelo Arquitecto Garizo do Carmo, que reconhece a necessidade de colmatar a ligação entre várias zonas e a península. As linhas do plano visam a preservação das zonas antigas beneficiando os espaços livres de Mong-Há, D. Maria, Guia e S. Januário, decretando também uma zona industrial entre a Areia Preta e o Porto Exterior. Propunha-se também a criação de um novo aterro localizado entre a Praia Grande e o Porto Exterior para fomentar o comércio de luxo, a criação de hotéis e de serviços mais influentes.⁶⁹

Os anos setenta foram caracterizados como o pico económico e, por conseguinte, traduziram-se no plano diretor elaborado em 1976 pelo arquiteto Tomás Taveira. Este procurava nomeadamente, a “renovação da cidade através de novas áreas de ordenamento nas ilhas”. Nesse mesmo ano, o “Plano Geral de Ordenamento” foi elaborado para Macau através do arquiteto José Catita. Neste manifestava-se a preocupação pela reestruturação do sistema viário e a necessidade de implementar algumas medidas urgentes tais como o estudo de infraestruturas, a concretização de estudos paisagísticos, a construção do túnel da Flora, a previsão da conquista de terrenos ao mar, sugerindo a criação de um porto marítimo e de um aeroporto.⁷⁰

No decorrer dos anos, particularmente em 1984, foi proposto o “Plano Diretor do Território de Macau”. Os seus objetivos incidem particularmente na melhoria de qualidade de vida, na prevenção e proteção da herança histórica, cultural e natural de Macau, abrigo e melhorando os recursos naturais; no levantamento e revisão dos planos urbanísticos já existentes de forma a garantir o seu seguimento, na determinação das melhores áreas não só para crescimento urbano como também para a indústria, serviços e equipamentos; no ordenamento da estrutura da rede viária principal e secundária, no estabelecimento de um equilíbrio paisagístico, na criação de zonas protegidas para lazer, no estímulo para o desenvolvimento privado e na promoção desse mesmo processo de desenvolvimento através do sector público e privado.⁷¹

69. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: História da Arquitectura em Macau, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 200

70. idem, pág 201

71. idem, pág 202

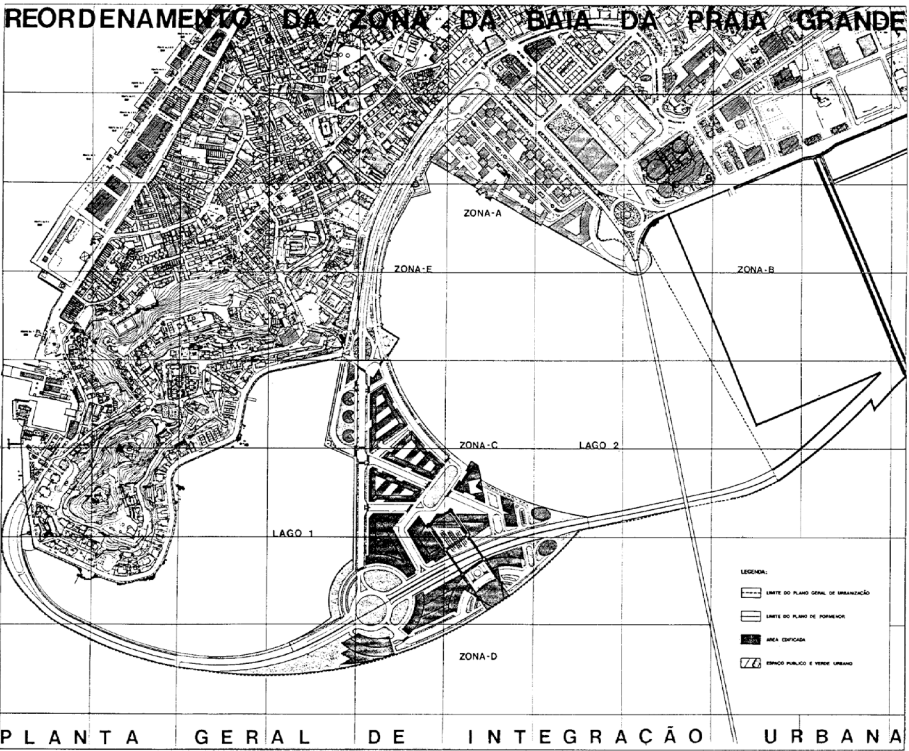
Em 1986/87 a firma AsiaConsult realizou, juntamente com o Arquiteto Luís Rebolo, um novo plano diretor que incluía as ilhas. O plano apresenta a indisponibilidade de se decretar um plano geral de utilização do solo e dos transportes. Propunha-se, de forma regrada, oferecer uma determinada área de solo apenas de acordo com as necessidades habitacionais. As suas preocupações inserem-se equitativamente no controlo do crescimento excessivo das urbanizações, já existentes até então; na proteção das zonas verdes, no melhoramento dos acessos ao exterior, nomeadamente ao porto e ao aeroporto e na gestão urbanística e revisão das águas, esgotos líxos e energia. Um dos pontos também discutidos e presentes neste plano revela-se com a sugestão do planeamento de aterros, tendo em conta o seu impacto na paisagem, na envolvente hidrográfica e geográfica, assim como a justificação e garantia de adequação do mesmo.⁷²

Todos os planos gerais referidos acima apresentam formas diferentes de abordar o reordenamento urbanístico de Macau, sendo difícil interligá-los. No entanto, todos eles surgem como uma base para o desenvolvimento, a organização, a evolução e a construção pormenorizada e cuidada da península e das ilhas.

Um dos planos completos em termos de regulamentação surge em 1983, o “Plano de Intervenção Urbanística da Avenida Almeida da Ribeiro”, realizado pela firma Palmer & Turner, que tinham como consultores os arquitetos Fernando Távora e Álvaro Siza. Contém instruções detalhadas para a intervenção na zona histórica, tendo como intuito primordial a reabilitação urbana conciliada com a preservação de edifícios.

Atribui-se particular importância a cinco planos de intervenção que proporcionaram a criação de novos aterros com o fim de promover o seu aproveitamento com novas urbanizações: Fecho da Baía da Praia Grande, ZAPE, NAPE, Areia Preta e COTAI.

⁷². idem, pág 202



32. Planta do plano original do Fecho Da Baía da Praia Grande



33. Planta de Macau com a Baía assinalada

Fecho da Baía da Praia Grande

Os aterros pertencentes à Baía da Praia Grande, localizados a sudeste da península de Macau, têm como diretriz o Plano de Intervenção e Reordenamento da zona da Baía da Praia Grande. Este plano encontra-se dividido por diversas zonas de intervenção, existindo planos de pormenor para cada uma das referidas zonas. O principal objetivo do Plano é criar uma ligação direta entre a zona do Porto Interior, sem interferir com o tráfego da cidade. Este elemento viário é depois complementado por um passeio ribeirinho, com diversos espaços de lazer em contacto com a cidade. Deste modo foi criada, pelo arquiteto Manuel Vicente, uma cintura exterior a sul da cidade.⁷³

Para a Zona A do Plano de Urbanização da zona da Baía da Praia Grande era proposto uma nova área urbana com: estacionamentos, espaços públicos e equipamentos, comércio e serviços de hotelaria e turismo, escritórios e habitação. As zonas verdes estão presentes nos alinhamentos arbóreos, nas zonas de proteção e nos jardins.⁷⁴ (imagem pág 192)

A Zona C e D do Plano de Urbanização da Zona da Baía da Praia Grande corresponde à zona de Fecho da Baía, o que originou a existência de dois lagos – Nam Van e Sai Van – ambos artificiais. Esta zona integra: estacionamento, espaços público, equipamentos, comércio e serviços, hotelaria e turismo, escritórios e habitação sendo a atividade industrial proibida em toda esta zona.⁷⁵

Para a Zona E estava proposto: estacionamento público, outros espaços públicos e equipamentos e comércio e serviços.⁷⁶

73. Boletim Oficial de Macau, 18 de Abril de 1991 pág 8
74. idem, pág 177
75. idem, pág 276
76. idem, pág 365

34. Fecho Da Baía da Praia Grande, imagem atual



Zona de Aterros do Porto Exterior - ZAPE

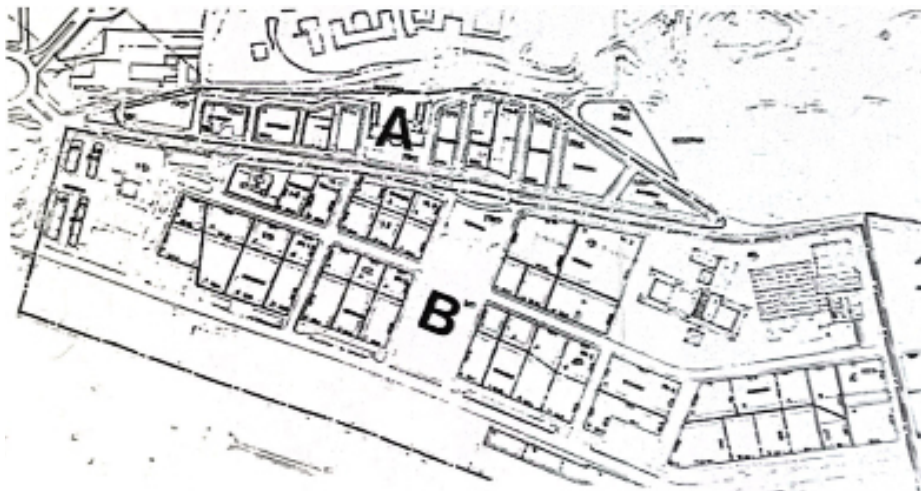


O Plano de Urbanização do Porto Exterior e Praia Grande é elaborado, em 1964, pelo arquiteto Leopoldo de Almeida. Este plano teve como objetivo: a preservação da colina da Guia, criação de novas áreas residenciais e a incorporação de novas zonas de espaços verdes na cidade. O programa sugeria a ligação entre a cidade e este novo aterro através do alargamento da Avenida Rodrigo Rodrigues desde a Marginal até ao Reservatório. Introduz-se, também, no plano a possibilidade de construção de zonas desportivas, de um terminal marítimo e aéreo.

Porém, dado que o plano não foi realizado em 1979, o grupo Prescott apresenta um novo estudo, orientado pelo arquiteto Lima Soares, com o objetivo de tentar integrar e compreender os elementos necessários do plano anterior proposto.⁷⁷ Neste plano procurou-se harmonizar o tipo de urbanização ao clima local revelando-se ser um aspecto importante. Propunha-se ainda a instituição de espaços verdes com eventual equipamento de lazer e desporto, principalmente nas áreas sem construção.

O grupo Prescott apresentou em 1985 um novo estudo para a mesma zona, no entanto desta vez sob a orientação do arquiteto Eduardo Flores. Para além de manter com a preocupação da conservação da colina da Guia, define, ainda, a utilização do solo urbano e a sua respetiva regulamentação. São atribuídas reservas totais e parciais (social e lazer) às encostas das colinas.⁷⁸

Por fim, o plano abrange pormenores como a pavimentação, a construção de mobiliário urbano, o aumento de espaços verdes, livres e arborizados com o objetivo de conferir um ambiente paisagístico mais sustentado e harmonioso na península de Macau.⁷⁹



35. Planta do plano orginal da ZAPE

36. Planta de Macau com o ZAPE assinalado

77. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: História da Arquitectura em Macau, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 204
78. idem, pág 205
79. idem, pág 206



37. Vistas aéreas do ZAPE



38. Esquisso de Álvaro Siza Vieira do planos para a Areia Preta

Areia Preta



39. Planta de Macau com a Areia Preta assinalada

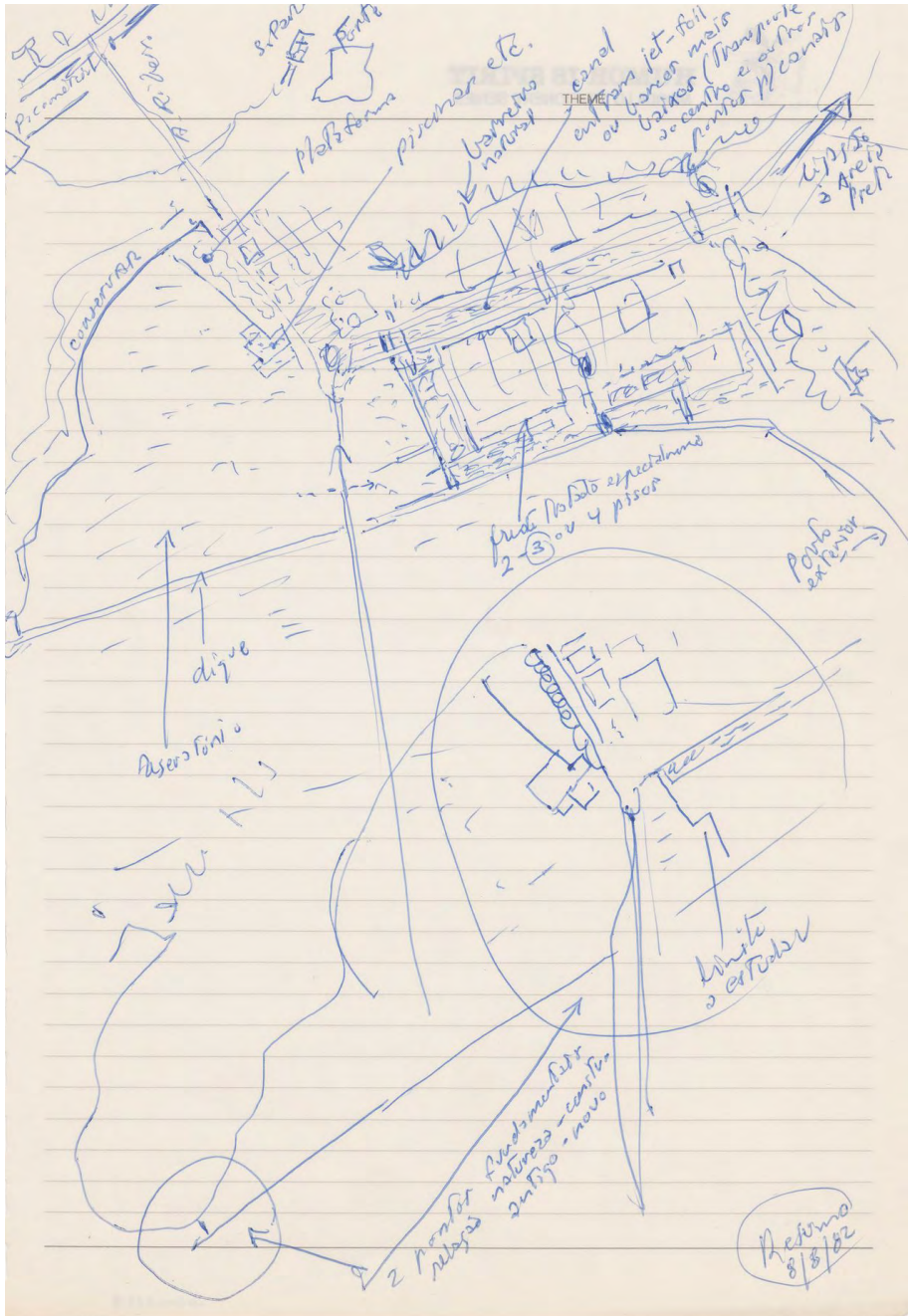
Situada a norte da península, perto das Portas do Cerco, temos a zona da Areia Preta, desordenada e pouco planeada, uma zona que foi sempre ocupada pela população com menos recursos de Macau.

A Areia Preta foi inicialmente pensada e destinada à ocupação industrial e era anteriormente ocupada pelos campos cultivados pela população chinesa, enquanto a zona sul, junto ao porto, era ocupada pelos portugueses.⁸⁰ O contraste entre a zona sul e a zona norte da cidade era bastante evidente, levando à diferenciação da caracterização e evolução urbana destes dois pontos de Macau. Com o aumento populacional, os campos da zona norte foram substituídos por novos edifícios para satisfazer as necessidades da cidade. O plano da Areia Preta procurou introduzir ordem, nesta zona norte da península, criando uma espécie de bairro urbano acessível e dotado de todas as condições essenciais à vivência da população residente. É marcado pela sua capacidade de ordenamento, de regra, de composição e de colmatação da malha urbana, revelando uma grande unidade e um grande conjunto visual.⁸¹

A hierarquia de ruas é composta por 3 faixas de rodagem nos eixos mais importantes, destinados à entrada e atravessamento do bairro e por 2 faixas nos eixos secundários de acesso às habitações. As ruas são compostas por passeio complementado com arborização e estacionamento de apoio à área comercial e residencial existentes. Os equipamentos presentes situam-se na zona central do plano traduzindo-se por escolas, centros de saúde e o quartel de Bombeiros do arquiteto Manuel Vicente. Os espaços urbanos são complementados por zonas de espaços verdes, jardins públicos e diversas áreas destinadas ao desporto ao ar livre.

80. fundação 70 anos, pág 119
81. idem, pág 121

Novo Aterro do Porto Exterior: NAPE



40. Esquisso de Álvaro Siza Vieira dos planos para o Novo Aterro do Porto Exterior



41. Planta de Macau com o Novo Aterro do Porto Exterior assinalado

Com a evolução constante da cidade, em 1982 surge a Nova Zona de Aterros do Porto Exterior, denominada por NAPE.

O plano foi elaborado pelo gabinete de arquitetura Palmer & Turner juntamente com os arquitetos Álvaro Siza e Fernando Távora, propondo uma nova composição urbana que procurava como tema principal a concretização de um “sistema coerente de ocupação e ordenamento de um sector importante da expansão da cidade (...); assumia-se como uma composição urbana que ajudava a ordenar, a valorizar e qualificar”.⁸² Este estudo incluía inicialmente duas fases distintas: a primeira fase deveria ocupar a zona sudeste do núcleo da ZAPE, sendo separada do território principal por um canal ao longo da avenida da marginal. As redes viárias principais e do novo aterro são ligadas por uma ponte sobre o referido canal. A segunda fase, destinada a habitações sociais, seria levada a cabo no extremo nordeste da marginal, com uma outra ligação à avenida.⁸³

No entanto, as circunstâncias obrigam a alterar alguns aspetos do plano do NAPE. Foram reavaliados todos os aspetos de forma a garantir uma adequação viável de todo o desenho urbano. Mantendo o objetivo do plano anterior, adaptaram-se e propuseram-se soluções:

“a) Nas dimensões da área do aterro e respetivos limites; b) Na distribuição e organização especial dos usos urbanos e respectivos quantitativos; c) Na interação da zona já aterrada e a aterrar com as áreas adjacentes; todos eles decorrentes da realidade urbana envolvente e dos objetivos programáticos oportunamente formulados e actualmente prosseguidos pela Administração do Território de Macau.”⁸⁴

Deste modo era urgente implementar uma urbanização mais coerente, e desta forma a área mínima de 35 hectares foi estabelecida. O comprimento do canal entre o aterro e a costa foi aumentado prevendo assim a possibilidade de espaços de lazer; a eliminação da última avenida a sul da estrutura viária era referida como ponto de origem e criação de espaços livres para peões; o acesso ao aterro deveria ser composto por duas vias assim como deveriam ser dispostos dois viadutos com circulação pedonal, permitindo assim o contacto com a envolvente; Não obstante, esta nova

82. AAW Plano de Intervenção Urbanística dos Novos Aterros do Porto Exterior, P&T, Macau Fev 1991, pág 8

83. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: História da Arquitectura em Macau, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 207

84. idem, pág 8



42. Vistas aéreas do NAPE, 1999

área também deveria destinar-se à instituição de habitações, instalações para comércio, equipamento e estacionamento.⁸⁵

A estrutura viária manteve o plano anterior reticulado norte-sul e nascente-poente, tendo sido a última avenida a sul eliminada, que acabou por se transformar num espaço livre para peões. No sentido este-oeste, duas vias têm um perfil menor, alternando com as três avenidas paralelas à costa. O acesso ao aterro é constituído por duas vias de sentidos opostos, ladeando uma alameda central reservada a espaços livres ajardinados, na continuação da alameda que foi prevista para a ZAPE.⁸⁶

“Sendo que a construção das cidades é sempre um ponto de confluência entre o imperativo de resolução de questões de natureza funcional e ordem económica e o exercício da capacidade de invenção e compatibilização de soluções disciplinares (arquitetura e urbanismo) num quadro predominantemente pragmático (ainda que vantajosamente devesse ser, por norma, mais generoso, imaginativo e poético) há que, como princípio e meta, insistir nas vantagens (senão na necessidade) de conferir, neste processo de interação, cada vez maior presença física, mais dignidade e maior dimensão cívica e qualidade estética aos espaços públicos; porque são eles, em boa medida, o espelho e reflexo da sociedade que os gera, a pedra de toque da Cultura a que pertencem os Homens que lhe dão forma e expressão”⁸⁷

85. Boletim Oficial de Macau, 18 de Abril de 1991, pág 12

86. Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: História da Arquitectura em Macau, 1999, Instituto Cultural de Macau, pág 208

87. AAVV Plano de Intervenção Urbanística dos Novos Aterros do Porto Exterior, P&T, Macau Fev 1991, pág 115

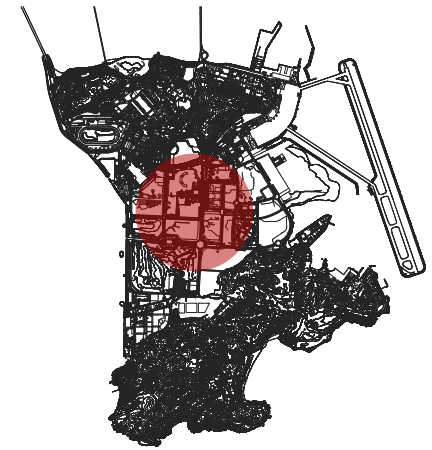


43. Vista atual do NAPE



44. Vista para o COTAI
45. Vistas aéreas atuais do COTAI

COTAI



Com a liberalização do jogo em Macau, e com a crescente ascensão da economia chinesa, assistimos a um crescimento económico que bate recordes de ano para ano. Criaram-se novos interesses, com novas construções e uma nova mentalidade, nem sempre a mais acertada.

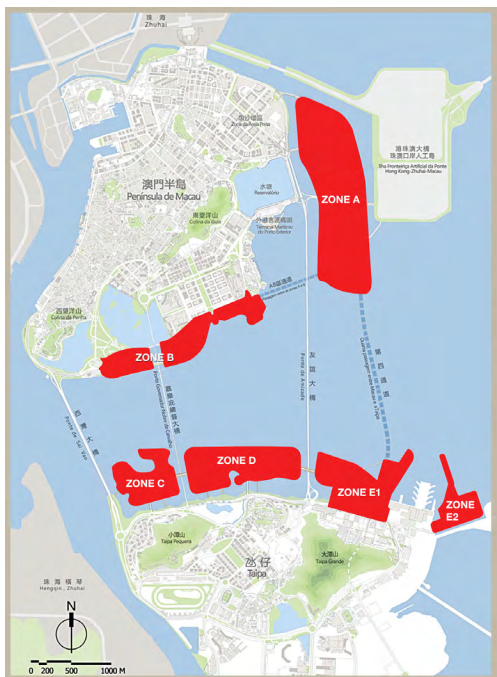
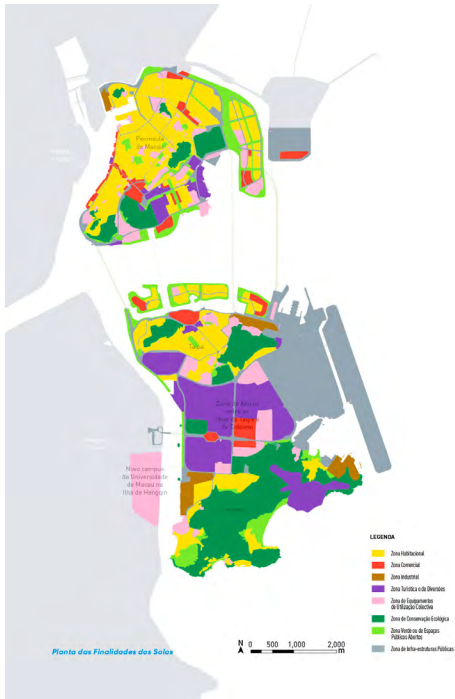
Assim, surgem as obras para os aterros do COTAI, que fora, anteriormente um istmo entre a Ilha da Taipa e Coloane. O COTAI tinha como objetivo principal o reforço de zonas residenciais, criação de escolas e zonas comerciais, porém acabou por ser protagonista na criação de áreas de lazer com diversos empreendimentos de hotéis e casino, assim como instalações desportivas. Tomou-se numa cidade de lazer destinada aos turistas e pouco interessada em responder às necessidades locais. Assim, o COTAI foi-se transformando num lugar com lógicas distintas, onde o espaço perde a identidade que caracteriza Macau. A congestão urbana é, por sua vez, causada pela falta de transparência no planeamento e nas concessões de terreno, que dificultam as soluções de desenvolvimento sustentável. Os hotéis de luxo, as zonas comerciais e os casinos contribuem para adaptar-se uma imagem artificial atrativa, e consistente numa representação do real, funcionando como uma substituição da própria realidade criando assim um lugar único na cidade de Macau.

A indústria do jogo reforçou-se, deste modo, tomando-se o grande pilar da economia de Macau, tendo as receitas de imposto sobre o jogo aumentado ao longo dos anos, ultrapassando Las Vegas e representando 70% do lucro da cidade.

46. Planta de Macau com o CPTAI assinalado

47. Vista para o COTAI





48. Plano Diretor de Macau, 2022
49. Novas Zonas Urbanas de Macau

Novas Zonas Urbanas: a nova Cidade

Na sequência da aprovação do plano dos novos aterros urbanos pelo Governo Central, em 2009, deu-se início ao planeamento dos novos aterros de Macau. Com este plano, que entrou em vigor em meados de Fevereiro de 2022, pretende-se principalmente criar uma cidade inteligente, sustentável e resiliente, denota-se uma vontade de melhorar e transformar a cidade com a integração de novos territórios, com o propósito de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, desenvolvendo os sectores económicos relacionados com o turismo, o lazer e a qualidade ambiental. Outro motivo pelo qual existe a necessidade de aumentar a cidade foi o crescimento populacional.

Este plano levanta alguns desafios à cidade, como a falta e a restrição de recursos naturais e, ainda, o rápido desenvolvimento urbano e o necessário equilíbrio entre este e a preservação do centro histórico. Desta forma, de modo a conseguir concretizar estes desafios, verificou-se que há problemas a resolver na cidade, como: a preservação do património mundial, a melhoria de qualidade de vida da população; o reforço da estrutura viária existente e a resolução do congestionamento de trânsito; a falta de espaços públicos; e a implementação dos novos princípios de desenvolvimento urbano sustentável.

Em suma, o plano pretende a otimização do desenvolvimento económico, a proteção ambiental, abrindo uma porta ao futuro crescimento demográfico, de modo a transformar Macau num Centro Internacional de Turismo e Lazer, assim com num ponto de encontro entre a cultura chinesa e ocidental. Os novos aterros, com cerca de 350 hectares, e compostos por cinco zonas, sendo duas localizadas a leste e a sul da península de Macau – Zona A e B - e as outras três a norte da ilha da Taipa – Zona C, D e E1 e E2 - servirão como recursos territoriais para o futuro desenvolvimento urbano de Macau nos próximos 20 a 30 anos.

A zona A, sendo o maior aterro, funcionará como entreposto para a Ponte Macau/ Zhuhai/ Hong Kong e, devido à sua proximidade com a península de Macau, terá outras funções. Serão planeados edifícios comerciais e habitacionais, infra-estruturas sociais, parques, equipamentos públicos e terrenos para o desenvolvimento de indústrias diversificadas. No entanto, a zona sul do aterro será destinado à biblioteca, artes, arquivo histórico, museus, centros de música, exibição e criação de uma nova baía de lazer do Porto Exterior.



- 50. Zona A
- 51. Zona B
- 52. Zona C, D e E

A zona B, localiza-se nos dois lados da ponte Nobre de Carvalho, estando em contacto com a Torre de Macau, o Lago Nam Vam, o NAPE, o Centro Cultural e o Centro de Ciência. Contudo tem como condicionante a preservação da paisagem da colina da Penha e a conservação da paisagem do centro histórico da cidade. Este aterro será destinado às instalações dos serviços públicos e judiciais e à construção da orla costeira sul, formando assim uma zona ribeirinha, destinada a centro de exposições, integrando um conjunto de instalações culturais e espaços verdes.

As zonas C e D serão separadas por um canal e serão destinadas essencialmente à habitação e ao comércio. As zonas E1 e E2 serão adjacentes ao Aeroporto e ao Terminal Marítimo e servirão para instalações públicas e comunitárias, infra-estruturas de transporte, comércio e desenvolvimento de indústrias.



Macau: a Cidade e o Rio

Caracterização do território

Situada no estuário do Rio das Pérolas, a cidade de Macau que se formou ao longo dos seus quatro séculos de história, apresenta uma identidade cultural, caracterizada pelos seus traços fortes de influência chinesa e portuguesa, expressas na sua arquitetura e território.

Apesar da sua riqueza cultural, é caracterizada por uma paisagem densamente urbanizada, no entanto apesar de possuir um relevo pouco acidentado, possui algumas elevações: a Colina da Guia, Colina de Mong Há, Colina da Penha e a Colinha da Ilha Verde.

Uma cidade que testemunhou diversas obras de aterro de grande escala para resolver o problema da escassez de recursos terrestres o que acabou por reinventar a imagem da cidade. Efetivamente os projetos de conquista de terreno ao mar, foram sendo promovidos, verificando-se mesma a existência de um contraste do tecido novo urbano com o seu limite histórico. A maior intervenção foi o COTAI Strip, mencionada no capítulo anterior, um aterro, que liga Taipa e Coloane, dedicado a casinos e hotéis de luxo. Atualmente, para a concretização de novos objetivos, o novo Plano Diretor tem como ambição acrescentar 12% ao território da península, sendo que o programa proposto incluirá habitação, comércio, cultura e grande espaços verdes, tomando especial atenção às questões da sustentabilidade. Estas zonas estão pensadas para serem interligadas por corredores verdes que darão uso à frente ribeirinha.

Macau encontra-se ligada à ilha da Taipa por três pontes - Ponte da Amizade, Ponte Nobre de Carvalho e Ponte Sai Van. A ilha da Taipa e a ilha de Coloane encontram-se ligadas entre si pela Estrada do Istmo, onde se encontra construído o COTAI. Para além dessas ligações, existe uma ponte extensa marítima que interliga três cidades: Macau, Hong Kong e Zhuhai. Para estabelecer ligações com o exterior, a RAEM possui um aeroporto internacional, um heliporto e vários portos, que servem ou para o embarque e desembarque de passageiros ou para a carga e descarga de mercadorias e também de combustíveis.

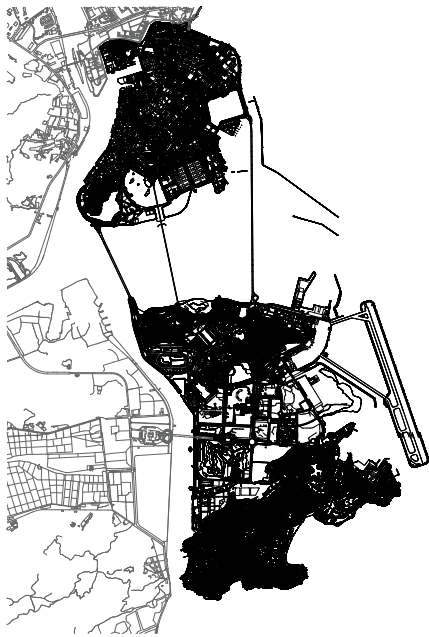
Numa perspectiva geral, denota-se que, apesar de se tentar procurar um desenho coeso e ordenado para Macau, mesmo tentando concretizar esse objetivo com a construção dos aterros ao longo dos anos, não se consegue o pretendido. Esta realidade deve-se à falta de visão estratégica e à falta de organização coordenada das iniciativas concretizadas que estiveram



53. Planta Escala Macro

ausentes ao longo da evolução da Península e das Ilhas e à dificuldade acrescida decorrente da convivência de duas culturas completamente distintas no mesmo território, tendo cada uma o seu próprio modo de construção e organização de espaço.

Tecido Urbano e Topografia



A península de Macau sofreu várias alterações no seu território, passou de uma península pequena com aldeias piscatórias para um cidade densa cobrindo a maior parte do território com edifícios de trinta ou mais pisos. Denota-se que, com a sua evolução urbana, foi perdendo o seu carácter histórico surgindo novas áreas onde a desorganização, a falta de hierarquização e de qualificação ambiental caracterizam o território em questão.

Perante a análise já feita no capítulo relativo à evolução da cidade, percebe-se que as malhas foram surgindo a partir de núcleos centrais e foram se expandindo para o litoral ou para o interior conforme as necessidades de ocupação. O facto do edificado estar distribuído desta forma tem como efeito a existência de diversos bairros e traçados irregulares, que acabam por não aproveitar bem o território. Este facto associado ao crescimento populacional evidenciou a necessidade de conquistar terra ao mar através de projetos onde já houve a preocupação de desenhar e organizar melhor o espaço urbano. Efetivamente, consegue-se perceber a diferença de cêrceas dos edifícios conforme a necessidade do crescimento da cidade. Deste modo, na zona a oeste da península os edifícios tendem a ser mais baixos, na sua maioria habitação apesar de haver situações pontuais em que o edificado supera os cinco pisos. E na zona este, sendo a zona no qual se inserem os serviços da cidade, encontram-se edifícios mais altos, com outro tipo de linguagem de arquitetura.

Para além da contrução densa e, de certa forma, caótica, verifica-se que a linha costeira não tem sido a aproveitada para criar uma melhor relação com o rio, não estando muito presentes espaços públicos ou mesmo espaços verdes para a cidade poder “respirar”. Este desprezo demonstra que a cidade não está preparada nem tem ainda a mentalidade necessária para exigir a requalificação de espaços e tornar a cidade num território mais saudável e mais sustentável. Na verdade, verifica-se que houve uma tentativa de recuperar a frente ribeirinha do NAPE e a zona sul da península de forma a recuperar uma frente marítima, no entanto não chegou a ser concretizado na altura. Os terrenos atualmente estão a ser utilizados para um estacionamento de autocarro, para montagem de barracas de panchões para a celebração do ano novo chinês ou então ao abandono sem qualquer aproveitamento. No entanto, segundo o novo Plano Director esses territórios darão utilidade aos terrenos com uma diversidade de programas.

54. Planta do tecido urbano de Macau



55. Planta da Península

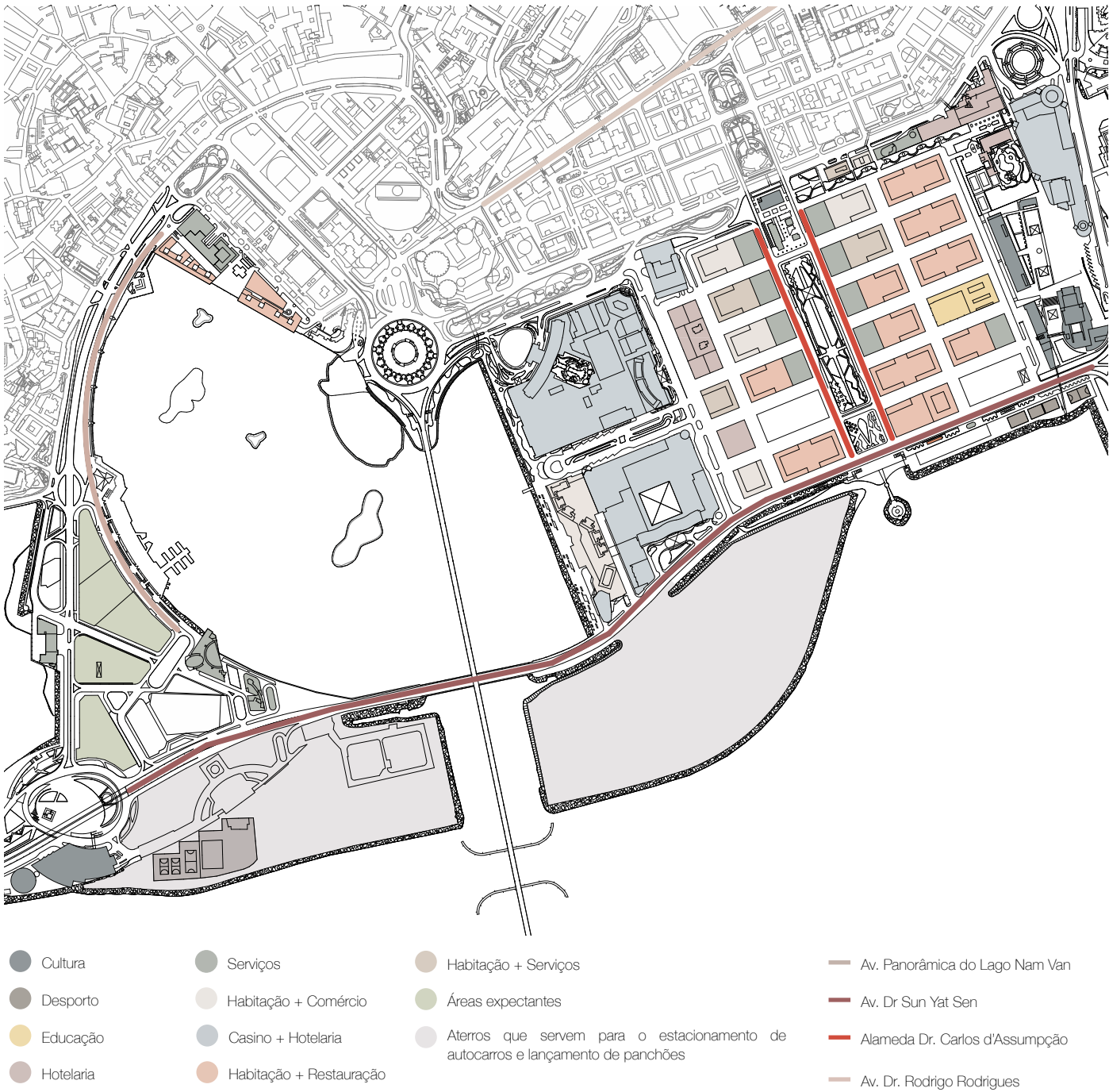
Desta forma, a localização destas zonas ribeirinhas são uma mais-valia para uma possível transformação urbana e arquitetónica. Os espaços junto à água, que marcam e remarcam o tempo nas cidades, asseguram uma abertura de prosperidade e de organização do espaço urbano.

“Thus making the waterfront an inherent element in the image of the enlarged city as well as the tradicional city, where there is space for complementary and competitive centres.”⁸⁸

No caso das Ilhas de Taipa e Coloane, a evolução urbana foi diferente. Na ilha da Taipa o núcleo manteve-se sempre no centro e foi exanpandindo, havendo alguma distribuição no litoral. Na ilha de Coloane, os núcleos mantiveram-se sempre no litoral e nunca cresceram muito mais para além da sua área original. Ambas aproveitam a proximidade do rio para criarem espaços de lazer, havendo passadiços, ciclovias e mesmo percursos marginais, com o propósito de melhorar a qualidade de vida dos habitantes.

88. HEN, Arthur H., 2001, Culture of metropolis Macau: an international symposium on cultural heritage: strategies for the twenty-first century, Macau: ICM; pág 32

Estrutura Urbana



56. Planta de Usos
1:10 000

A frente ribeirinha, circundada pelo delta do Rio das Pérolas, é consequentemente, um local descaracterizado, com espaços que poderiam ser requalificados e que são pouco frequentados pelos habitantes. No entanto, estes pontos fracos não invalidam a enorme potencialidade desde espaços sendo por isso, o principal objetivo, desta dissertação intervir neste local. A ligação com a água tem uma forte carga histórica que se foi perdendo ao longo do tempo.

Pretende-se estudar este sector da cidade, de modo a tentar perceber o porquê do “desleixo” no tratamento da frente marítima, principalmente com a construção de dois grandes aterros que se apresentam desqualificados. Na zona do Fecho da Baía da Praia Grande denota-se que existem diversos espaços descaracterizados, sem programa definido, parecendo uma zona isolada com alguns edifícios pontuais de serviço. Para além disso, não existe qualquer tipo de articulação dessa zona com a rotunda e o aterro B. Porém, existe uma tentativa de ligação com o centro da cidade através da Av. Panorâmica do Lago Nam Van, uma avenida, que também, apresenta potencial para associar diversos espaços de estar e de lazer.

Analisando os aterros que foram abandonados, percebemos que estes tinham como objetivo criar novos espaços comerciais e habitacionais, contudo o projeto nunca chegou a ser concretizado. Consequentemente, os aterros ficaram sem utilização até há cerca de alguns anos, em que passaram a ser usados para estacionamento de autocarros e, na altura do Ano Novo Chinês, um dos aterros é ocupado por barracas de venda e lançamento de panchões.

A zona do NAPE é composta por uma diversidade de programas, de sul para norte, verificando-se, na frente marítima, a existência de edifícios de carácter habitacional com comércio no piso térreo. Reconhece-se a ausência de uma frente ribeirinha mais caracterizada e funcional que acabaria por atrair turistas a visitarem este sector da cidade. Seguindo para norte, pela Alameda Dr. Carlos d'Assumpção até à Av. Dr. Rodrigo Rodrigues começa-se a encontrar uma maior diversidade de usos, que correspondem essencialmente a habitação com comércio e serviços no piso térreo.

O Rio das Pérolas e a frente
ribeirinha de Macau

*“A reestruturação da cidade é um tema de discussão e questionamento sobre estética, relativamente ao planeamento urbano e arquitetura que pouco a pouco, ganha mais e mais significado. Nestas transformações as orlas marítimas representam o principal potencial para a reabilitação das cidades (...)”*⁸⁹

Joan Busquets

O Delta do Rio das Pérolas, situado no sul da China, é composto por cinco cidades: Cantão, Shenzhen, Hong Kong, Macau e Zhuhai. As cidades pertencentes ao estuário funcionam em conjunto através das ligações que possuem entre si, privilegiando a coerência das infraestruturas (auto-estradas, pontes, terminais marítimos), estudadas de modo a fortalecer o conjunto que servem. Estas cidades têm como objetivo a formação de um único organismo urbano, porém mantêm a sua individualidade ao responder a solicitações diferentes entre si. Apresentam características diferenciadas na sua composição e formação, evoluindo de pontos de partida diversos. Macau e Hong Kong, conservam grande parte das suas influências portuguesa e britânica, respetivamente; Cantão é vista como a capital da sua província; Shenzhen e Zhuhai, por sua vez, são cidades “novas” pertencentes à Zona Económica Especial.⁹⁰

*“Existe uma cultura mediterrânica de formação das cidades portuárias ligadas a centros e estilos de comércio marítimo (...) e se desenvolveu nas formações urbanas costeiras(...)”*⁹¹ sendo Macau considerado um dos melhores exemplos para esse modelo. A Baía da Praia Grande, a costa sul da península de Macau, tem sido uma linha costeira emblemática desde o início do desenvolvimento do comércio marítimo.

A maior parte do seu espaço foi interrompido ao longo do tempo com a construção de avenidas, ruas, aterros e zonas residenciais que acabaram por alterar a própria costa litoral da península.



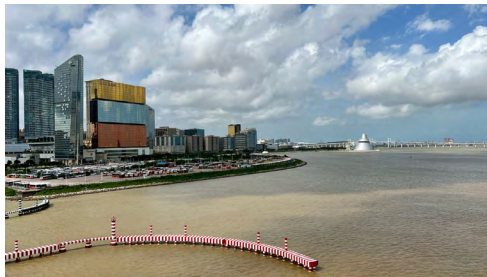
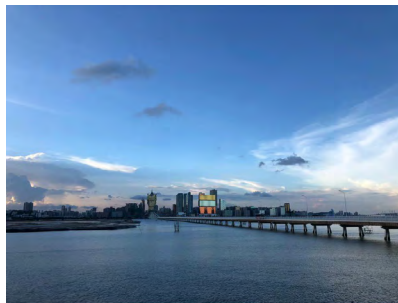
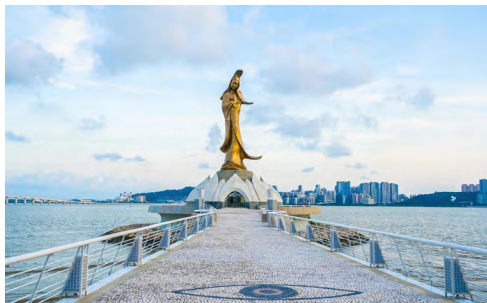
57. Frente marítima de Macau

89. CHEN, Arthur H., 2001, Culture of metropolisin Macau: an international symposium on cultural heritage: strategies for the twenty-first century, Macau: ICM; pág 185
90. A Zona Económica Especial foi criada numa tentativa de conseguir “abrir portas” da China ao mundo exterior, zonas de livre comércio, estabelecidas por meio de uma legislação mais flexível, com a redução ou até mesmo a isenção de impostos.
91. CHEN, Arthur H., 2001, Culture of metropolisin Macau: an international symposium on cultural heritage: strategies for the twenty-first century, Macau: ICM; pág 235

Consequentemente, após a construção de alguns destes edifícios, e com o princípio de promover quadro morfológico mais “misto” e “estrangeiro”, o território foi sendo ocupado por torres residenciais que alteraram a silhueta litoral da cidade, tomando-o mais denso, descaracterizado e poluidor. Porém, o projeto do Fecho da Baía Grande, projetado pelo Arq. Manuel Vicente, permitiu a requalificação e a recuperação do seu traço original, criando dois lagos artificiais sem que perdesse a sua linguagem.

Além disso, a frente ribeirinha do aterro do NAPE, projetada pelo gabinete do Siza Vieira em colaboração com o Arq. Fernando Távora e Palmer & Turner, acabou por não ser desenvolvida apesar de representar grandes oportunidades para se fazer uma melhor relação com o rio e trazer, de certo modo, uma nova imagem ribeirinha a Macau.

Contudo, apesar desta metamorfose ao longo do tempo, o conjunto edificado existente acaba por garantir uma característica única e singular da própria cidade que é reconhecida quando se aproxima da sua linha costeira. Uma fusão entre o antigo e o novo e um cruzamento da cultura oriental e ocidental.



58. Estátua de Kun Iam

59. Vista da Taipa para a frente da marítima de Macau

60. Vista da ponte para a frente marítima

61. Vista do centro de ciência para a marginal Kun Iam

Mobilidade

Esta região chinesa é servida por um sistema de vias e de transportes relativamente eficiente cobrindo grande parte da Região Administrativa Especial de Macau, apesar de ainda existirem problemas com congestionamento. Os dois meios mais predominantes são os autocarros e o táxis, apesar de haver um terceiro, o metro ligeiro, que começou a operar em 2019, nas a sua linha só percorre a ilha da Taipa. Já foram planificadas outras linhas, no entanto ainda não foram concretizadas.

Relativamente ao sistema viário deste sector da cidade, temos como eixos principais a Av. Dr. Stanley Ho e a Alameda Dr. Carlos d'Assumpção que fazem a ligação da cidade com a frente ribeirinha, que se apresentam como eixos de fluxo rodoviário elevado, e a Av. Dr. Sun Yat Sen que percorre toda a frente ribeirinha. Os eixos distribuidores, apesar de apresentarem também um fluxo rodoviário elevado, são eixos que permitem deslocar-se a diversas partes do sector.

Em termos de mobilidade, a área de estudo é servida por quase todos os meios de transporte existentes na península, respetivamente os autocarros e os táxis, sendo que o metro ligeiro não passa ainda neste sector da cidade. No entanto, prevê-se uma futura linha que passará pelo lago Nam Vam (Av. Dr. Stanley Ho) e pelo Centro de Ciência (Av. Dr Sun Yat Sen). Nesta zona, verifica-se a falta de ciclovias e de alguns percursos pedonais.

Este sector é servido essencialmente pela rede de transporte da TCM e da TRANSMAC, as redes predominantes na cidade em termos de autocarros, ligando diversos focos de interesse e fazendo uso das principais vias do sistema rodoviário da área, a Av. Dr. Stanley Ho, que faz a ligação sul/norte ligando o fecho da Baía da Praia Grande ao centro da cidade, a Alameda Dr. Carlos d'Assumpção, que liga a frente marítima com o centro da cidade, e a Av. Dr. Sun Yat Sen, que percorre toda a frente marítima, passando todas por zonas de diversas áreas e diversos programas.



62. Carreira de autocarro: TRANSMAC
63. Carreira de autocarro: TCM



64. Planta de Mobilidade
1:10 000



65. Planta de Rede rodoviária
1:10 000

Espaço Público

A malha urbana de Macau é complexa e diversa, tendo uma fraca presença de espaços públicos, sendo que alguns necessitam de uma intervenção que proporcioneum novo carácter. Constatase a existência de algumas praças, pracetas, largos, espaços de usos mistos, jardins e parques que na sua maioria não são bem aproveitados o que determina a sua pouca frequência. Para além destes espaços, existem ainda espaços livres que foram resultando de espaços vazios que se criaram entre quarteirões ou edifícios, designados maioritariamente como zonas de lazer.

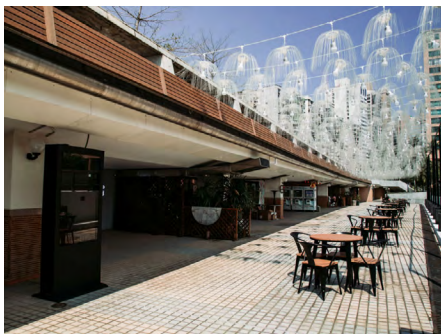
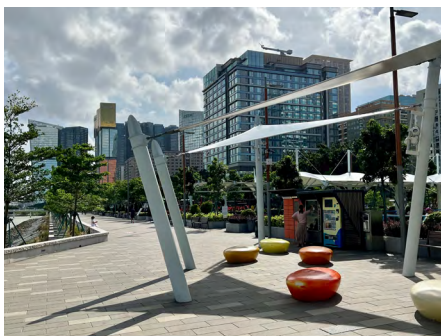
Fazendo uma breve análise dos espaços públicos em Macau, conta-se com 42 jardins e parques, dado que alguns são simplesmente espaços abertos com pouca utilização pública e outros são descaracterizados, sendo esta uma cidade densamente urbanizada que necessita de “respirar” e de se tornar mais sustentável.

Estes três espaços públicos - Parque Dr. Carlos d'Assumpção, Marginal Kun lam e a Av. Panorâmica do Lago Nam Vam são bastante diferentes em termos de programa, função, tamanho e expressão. Começando pelo mais pequeno, a Maringal Kun lam, situada na Av. Dr. Sun Yat Sen, começando no Centro de Ciência de Macau e terminando no Centro Ecuménico Kun lam, integra um espaço para tempos livres dispondo de uma área de diversão infantil, percursos pedonais, esplanada, campo polivalente, área recreativa com equipamentos de manutenção física e diversos campos de jogos. Tem uma expressão muito mais desenvolvida e urbana que o resto da avenida, em que se insere transmitindo uma sensação de que o espaço sem desenhado pensar na sua envolvente.

O Parque Dr. Carlos d'Assumpção, de dimensão extensa, aproveita o corredor da Alameda para criar um corredor verde que de certa forma, também serve de chameira que divide o NAPE. Este jardim está revestido por calçada portuguesa, ladeada por árvores, com um relvado extenso nas suas partes laterais, tendo características e estilos muito semelhantes aos jardins portugueses. O parque da Alameda Dr. Carlos d'Assumpção tem uma fonte musical com a forma de um peixe e um total de 70 bocais. O lago possui uma plataforma de metal, onde os visitantes podem ouvir música inspirada pelos sons da natureza.



66. Planta de Espaços Verdes
1:10 000

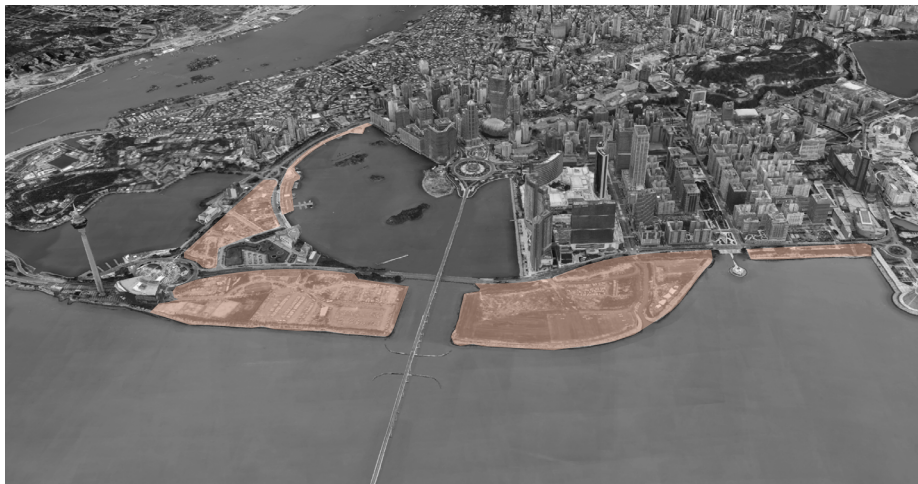
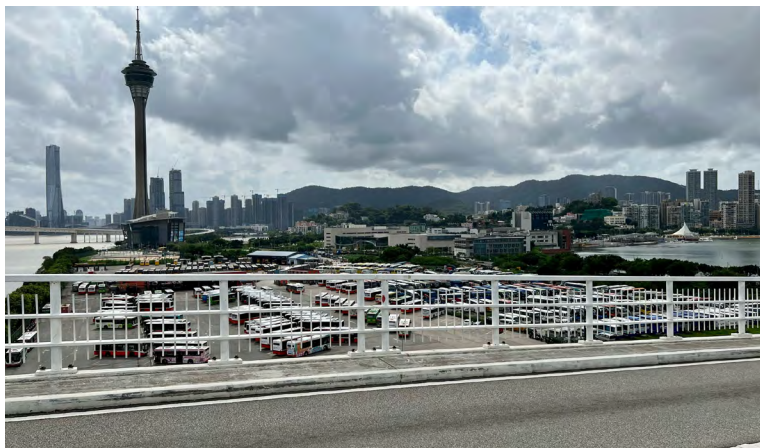


67. Parque Dr. Carlos d'Assumpção
68. Marginal de Kun lam
69. Av. Panorâmica do Lago Nam Van

Por fim, temos a Av. Panorâmica do Lago Nam Van, situada na antiga baía da Praia Grande, que acompanha toda a Av. Dr. Stanley Ho. Constitui um espaço que combina criatividade, lazer e gastronomia. Pode-se encontrar diversas lojas, cafés, uma praça que pode, ser utilizada para espetáculos e concertos e, ainda, tem zonas para pratica de atividades aquáticas.

É importante referir que só dois destes espaços é que se situam perto da água, na margem do Rio das Pérolas e outro no Lago de Nam Van, no entanto só um deles é que recorre à utilização da água de forma lúdica.

Deste modo, com a análise feita aos espaços públicos de Macau, conclui-se que: poucos espaços foram desenhados, existindo alguns de usos mistos que carecem de melhorias e que poderiam ser dinamizadores da vida urbana; os espaçs públicos associados ao rio são os que têm uma elevada qualidade ambiental/ paisagística, apesar de necessitarem de melhorias, tanto no espaço em si como na sua envolvente. Os espaços mencionados anteriormente necessitam ser requalificados e melhor articulados quer na questão da relação cidade/mar como na articulação entre espaços.



Áreas expectantes

Considerando as áreas expectantes como livres ou construídas, o objetivo é identificá-las e analisá-las de modo a saber quais as transformações que poderão sofrer de modo a tornar esta cidade num espaço com um maior número de oportunidades para o uso colectivo de recreio e lazer. Como foi referido anteriormente, o tecido urbano é bastante denso, sendo de aproveitar todo o espaço que não está a ser utilizado, tirando partido da oportunidade de colmatar a falha que existe de espaços verdes na cidade. Na verdade, alguns desses espaços surgiram e não apresentam objetivo nenhum, sendo, contudo, uma oportunidade para requalificar e melhorar.

Os nós das vias/rotundas também provocam segregações que originam fragmentos. Por último, na malha urbana consolidada identificam-se alguns edifícios em ruínas/abandonados, nomeadamente palacetes/edifício/fábricas/hotéis antigos que podem potenciar certos usos em falta na cidade. As áreas expectantes têm características diferentes consoante a localização, uma circunstância natural que oferece uma maior potencialidade ou singularidade a esses locais, que podem não só servir como pontos-guia, como também como pontos de articulação, de potencialização e valorização do território. É necessário assumir as características de cada um desses espaços e fazer com que contribuam para a transformação, a promoção, o preenchimento qualificado da malha urbana de Macau.

A Marginal de Kum lam e a Baía da Praia Grande, que são áreas expectantes, são exemplos de que a questão da localização é influente na importância de cada sítio. Ambas destacam-se pela presença de uma avenida que é fulcral para o resto do território. Apesar da topografia destes territórios serem pouco acidentadas e maioritariamente planas, expressam outras dificuldades no que diz respeito ao uso dos espaços construídos, no caso da Baía da Praia Grande, e ao uso dos espaços livres, na Marginal de Kum lam. Por questões climáticas, entende-se que seja um dos factores que afasta os habitantes da fruição destes espaços.

As áreas expectantes que não tiverem funções específicas atribuídas ou onde não existe uma intenção de edificação podem apenas ser transformadas em espaços verdes, arborizados ou relvados ou então em praças/ largos que possam vir a receber novas funções.

70. Vista dos espaços expectantes (Zona B do Novo Plano Diretor)

71. Vista aérea das áreas expectantes, casos de estudo

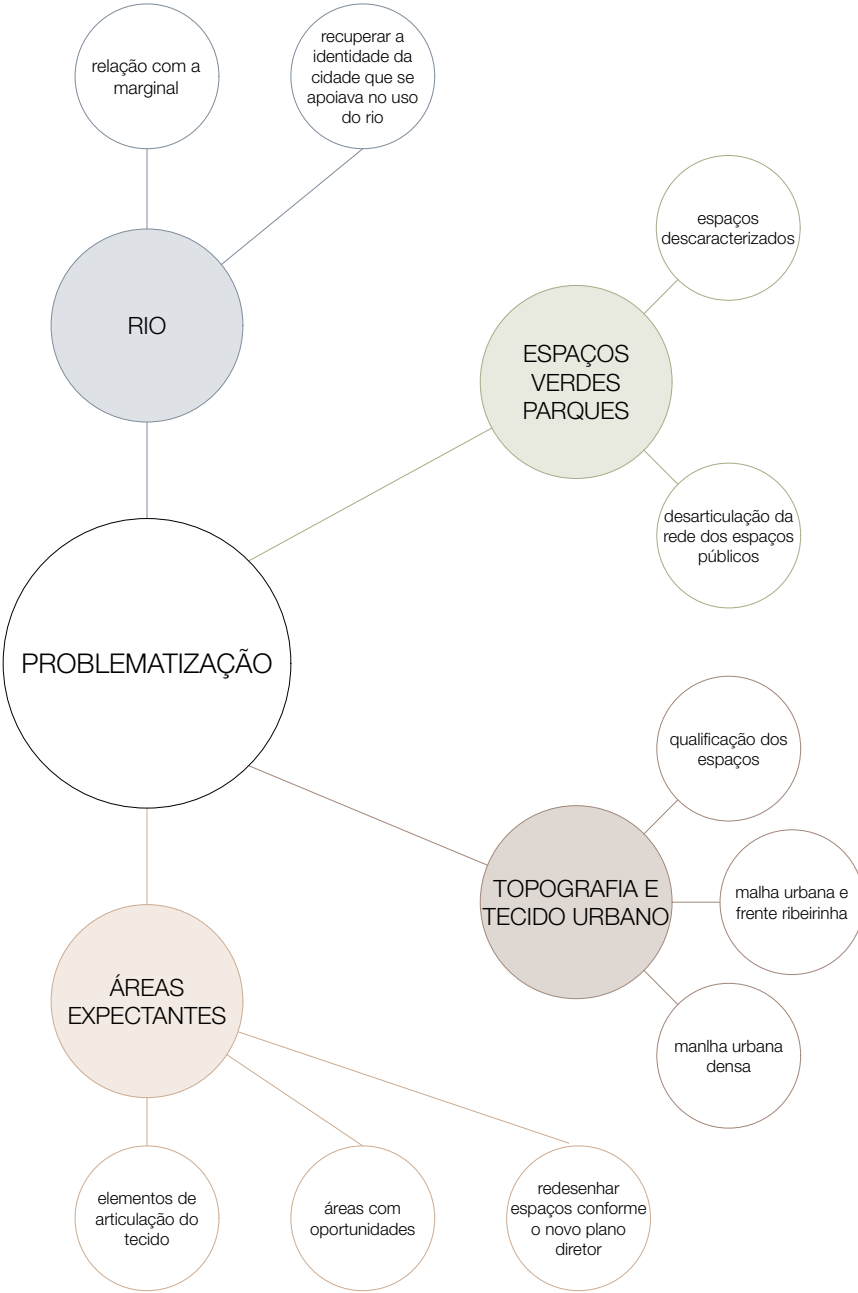
Desafios e problematização em síntese

O presente esquema traduz-se num levantamento de desafios que, posteriormente, viriam justificar uma posição estratégica tendo em vista a reestruturação da identidade da cidade. Entre os vários temas, estes são aqueles que melhor retratariam a península de Macau, que permitissem entender a sua envolvente, localização e história. Desta forma, estes temas clarificam o modo como se deveria concretizar a transformação este território e como se poderá intervir na requalificação desta malha urbana densa.

Assim, a paisagem é um elemento decisivo tanto na implantação como no perfil dum tecido urbano que, por sua vez, sofreu um crescimento e desenvolvimento rápido, se tornou denso e descaracterizado. Consequentemente, este desenvolvimento conforme as suas necessidades, resultou em espaços expectantes que outra teriam projetos que não foram concretizados. Por isso, através da análise anterior, estabelece-se uma área de intervenção que se implanta ao longo da frente marítima de Macau e que será fundamental para a estratégia de intervenção. Um eixo que acompanha desde a curva da Baía da Praia Grande, percorrendo a Av. Stanley Ho, continuando na Av. Dr. Sun Yat Sen até ao Centro de Ciência de Macau.

Na Baía da Praia Grande, encontram-se vários espaços e uma praça com potencialidade para qualificar a península, uma vez que, foi nessa mesma baía onde se começaram fazer as trocas marítimas e se percebeu a importância que a cidade tinha por ser rodeada de água. Não se esquece os outros espaços, os aterros e a marginal de Kun lam, que determinam um forte eixo na frente marítima que se traduz na silhueta da cidade. Aqui estão presentes espaços verdes e espaços abertos desqualificados que se podem afirmar como lugares úteis para a vida urbana e que, aliados a um programa adequado, poderão dar origem a uma reorganização funcional e à produção de novos equilíbrios na dinâmica social e vivência urbana.

Deste modo, no sentido de enquadrar a caracterização do território desenvolvido, delimitou-se uma área abrangente com o objetivo de propor uma estratégia e trazer novas oportunidades ao território. Este capítulo focou-se essencialmente na percepção das relações que existem e não existem com os diversos espaços analisados para eventuais propostas projetuais.



72. Esquema de desafios



Por uma nova cidade ribeirinha



- Espaços verdes e de lazer
- Espaços de serviços e equipamentos coletivos
- Revitalização dos espaços
- Relação entre os diversos espaços
- Articulação com o Rio das Pérolas

73. Planta de estratégia
1:10 000

Estratégia de intervenção



74. Esquema com a zona de intervenção assinalada

A presente estratégia de intervenção tem como objetivo principal reforçar a presença do rio das Pérolas na vida dos macaenses, assumindo o propósito de requalificar, valorizar e dinamizar a cidade como um todo. A reestruturação da identidade deste território pressupõe criar e promover novos usos ao longo da frente marítima, que vão melhorar a articulação entre espaços, a relação cidade/rio e a qualidade de vida dos utilizadores locais assim como atrair turistas. Para além disso, reforçando a existência da frente ribeirinha que se estende ao longo da Avenida Dr. Sun Yat Sen, a estratégia desenvolve-se no sentido de requalificar os espaços próximos ao rio transformando-os em áreas de usufruto ao invés de os manter como espaços de passagem ou sem qualquer utilização. Assim pretende-se que Macau e o rio funcionem em complementaridade, que a península possa retomar a sua identidade histórica, no que toca ao recurso e utilização da água, e que não seja conhecida meramente como a “Las Vegas do Oriente”, a cidade do jogo.

Para a concretização desta estratégia de intervenção, tendo por base a identificação dos principais desafios e oportunidades de Macau, foi feito um reconhecimento da pouca permeabilidade da frente ribeirinha em relação às áreas urbanas adjacentes, dos espaços públicos desqualificados e da falta de articulação entre os elementos cidade e rio. Desta forma, considera-se pertinente não só a criação de infra-estruturas que colmatem e requalifiquem os espaços urbanos existentes, como também a criação de espaços públicos dinâmicos associados às novas edificações que servirão como elo de ligação e de continuidade, promovendo sempre a valorização paisagística urbana com a criação de espaços verdes, circulação pedonal e ciclovias.

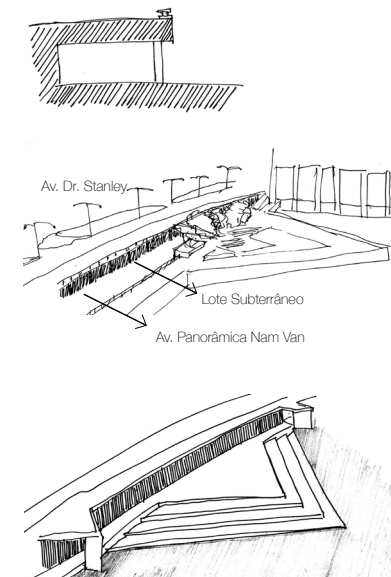
Para que o rio não se imponha como um limite ou uma barreira de separação é importante desenvolver a frente marítima através da criação de ligações que facilitem não só o percurso ao longo da água como também o contraste visual com a densidade dos edifícios.

Deste modo, propõe-se a criação de espaços que sejam capazes de responder às necessidades dos locais e visitantes, com uma forte presença na malha urbana cujos os programas se estendam pelas Avenidas Stanley Ho e Avenida Dr. Sun Yat Sen. A cidade beneficiará da revitalização do largo Nam Van e de um parque urbano que servirão como novos espaços públicos, estabelecendo, assim, uma relação entre a Baía da Praia Grande e a frente marítima.



75. Vista da Avenida Nam Van
76. Avenida Nam Van, vista para o Centro Náutico
77. Vista aérea dos espaços expectantes

Requalificação da Baía da Praia Grande e áreas expectantes



78. Esquisso onde se motra a diferen,ca de cota entre a Av. Stanley Ho e Av. Panorâmica do Lago Nam Van
79. Esquisso da proposta da plataforma

Para a Baía da Praia Grande, a estratégia começa pela requalificação da Avenida Nam Van, que fica a uma cota inferior da rua principal. Esta estratégia integra as preexistências e traz três novas intervenções que se traduzem na requalificação da zona de restauração e do Clube Náutico e na criação de uma plataforma.

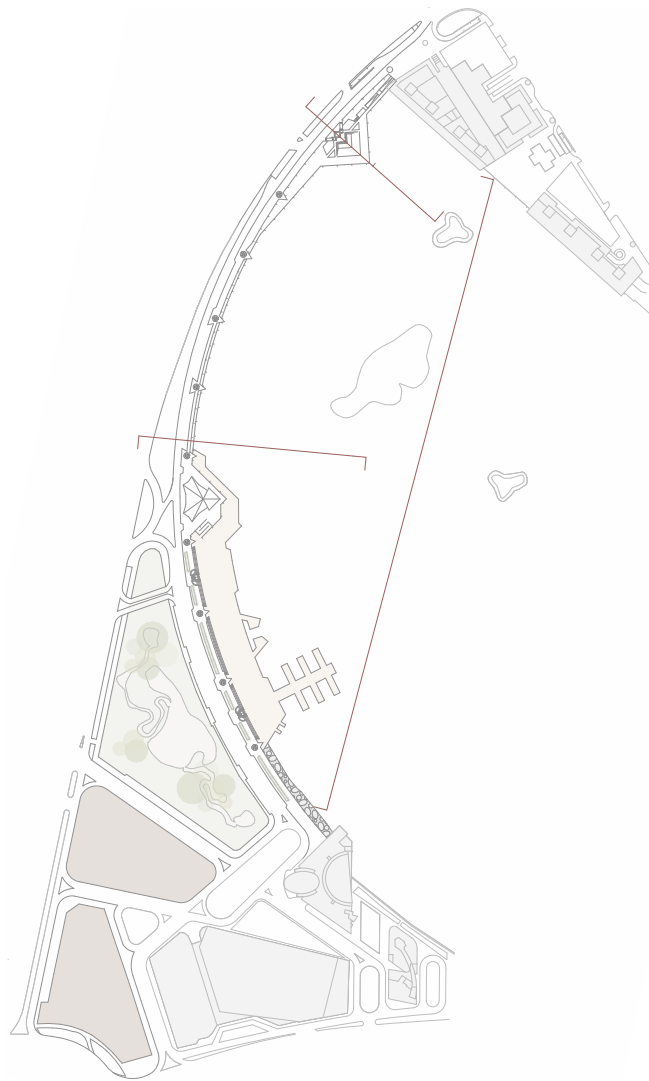
Sendo que a avenida se encontra a uma cota inferior, formam-se espaços na transição das 2 cotas que são uma oportunidade para se colocar uma zona de restauração com esplanada e comércio. Nessa mesma avenida, surge uma praça com uma forma triangular que sobressai da linha curva que a baía faz. Essa praça servirá para concertos ao ar livre e para apresentações de atividades culturais.

Continuando o percurso pela baía, propõe-se a criação de uma plataforma, com uma forma semelhante à da praça referida anteriormente, para criar um espaço de repouso no percurso da baía. Estará a uma cota inferior, ficando ao nível do lago, de forma a criar uma relação íntima com a água.

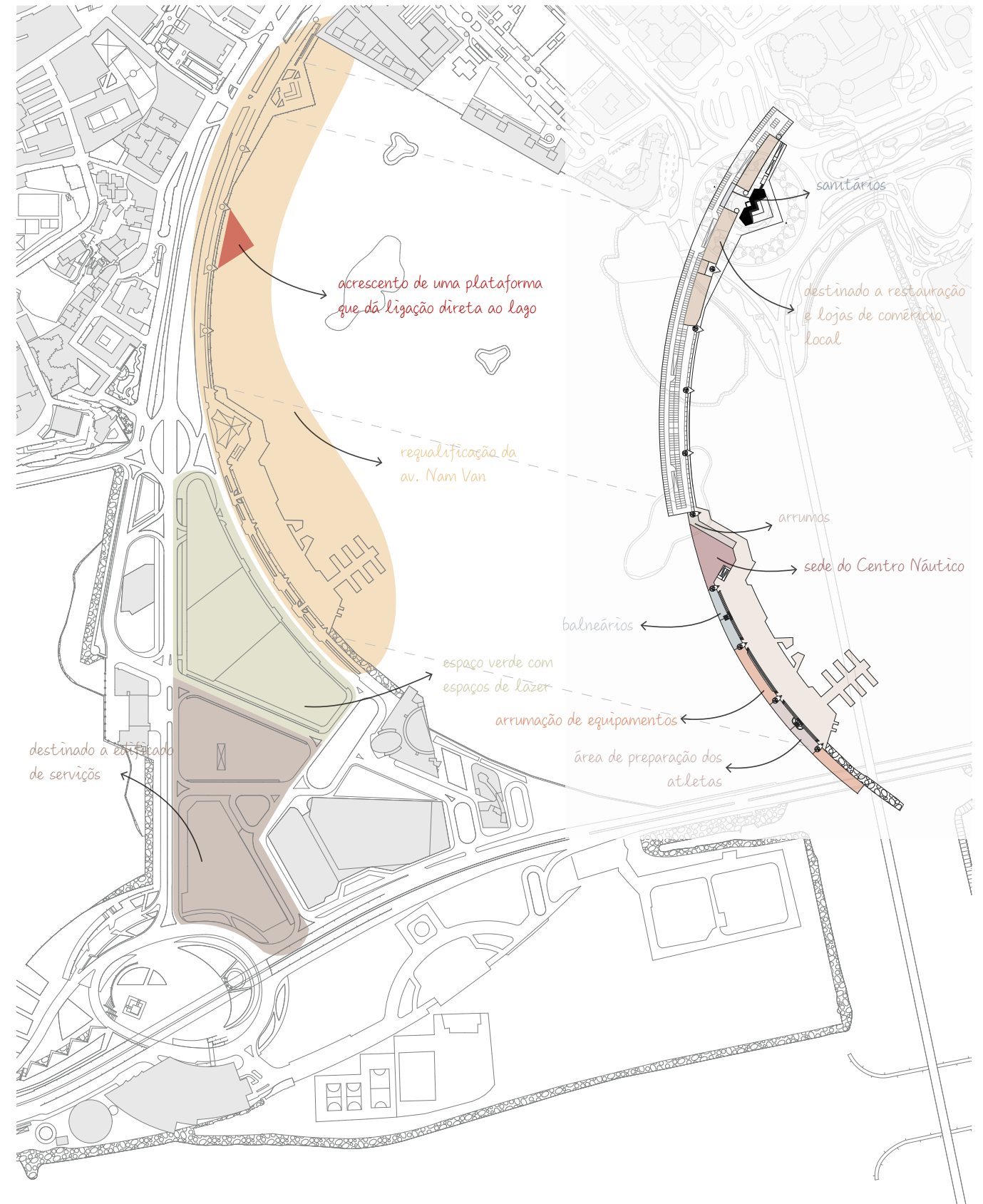
Continuando pelo percurso da baía, deparamo-nos com um Centro Náutico que apesar de estar em funcionamento, encontra-se descaracterizado. Os princípios estruturantes do conjunto adaptam-se ao sítio e afirmam a relação com o lago Nam Van, prolongando-se pela curva da Baía da Praia Grande que fecha com a articulação da área que nos leva até à zona do NAPE.

A estratégia incide,essencialmente, na reorganização e distribuição do espaço interior do centro náutico consoante as suas funções e programa. Uma vez que, o centro oferece atividades de desportos aquáticos e recebe, todos os anos, as corridas de barco de dragão, o espaço tornar-se-ia mais convidativo e traria mais movimento ao local.

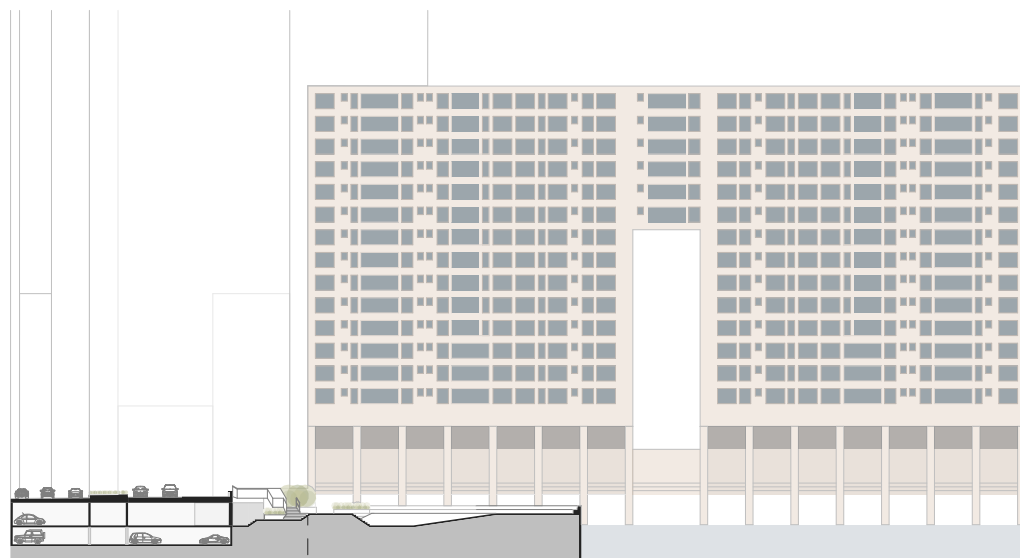
Para as áreas expectantes que se encontram no final da Avenida Standley Ho, pretende-se que sejam caracterizados programas distintos: um servirá como um espaço de transição destinado a um jardim e uma praça e, que sirva como uma quebra de “respiração” e de articulação entre a Baía da Praia Grande com a frente marítima da cidade; o outro será destinado a serviços coletivos como já estava programado no novo plano diretor.



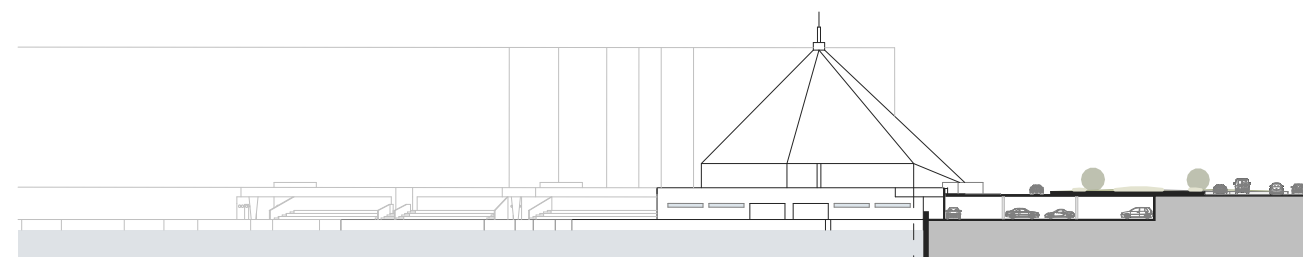
80. Esquema com indicação dos cortes



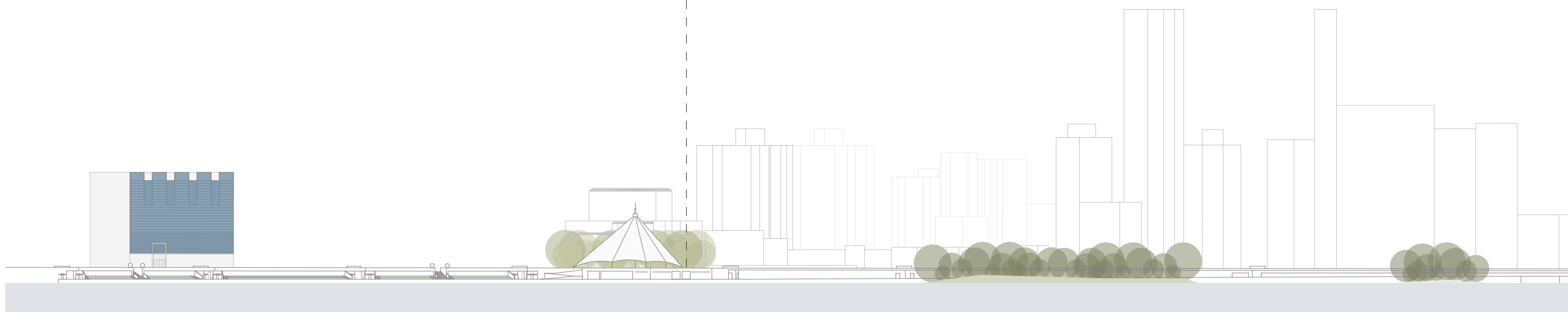
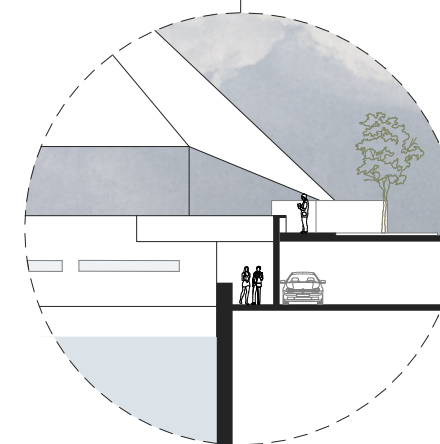
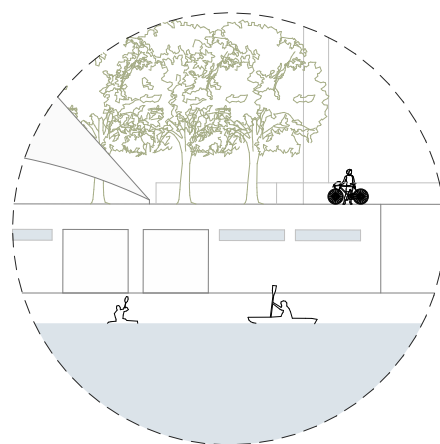
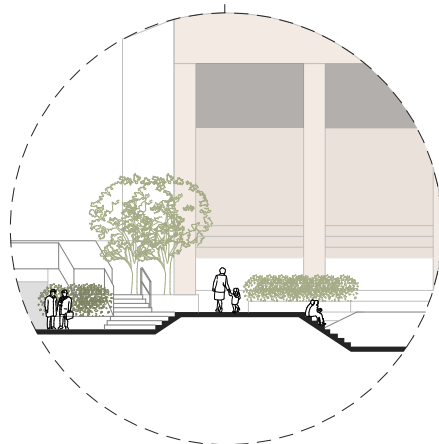
81. Planta de estratégia do piso térreo e subterrâneo



Corte A'



Corte B'



Corte C'

82. Corte A' Nam Van - 1:1000
 83. Corte B' Nam Van - 1:1000
 84. Corte C' Nam Van - 1:1500

Requalificação da Frente Marítima

Com a pandemia, verificou-se que Macau necessitava de espaços verdes e de lazer, pois havia uma maioria que se encontrava com grandes concentrações de pessoas e outros sem qualidade.

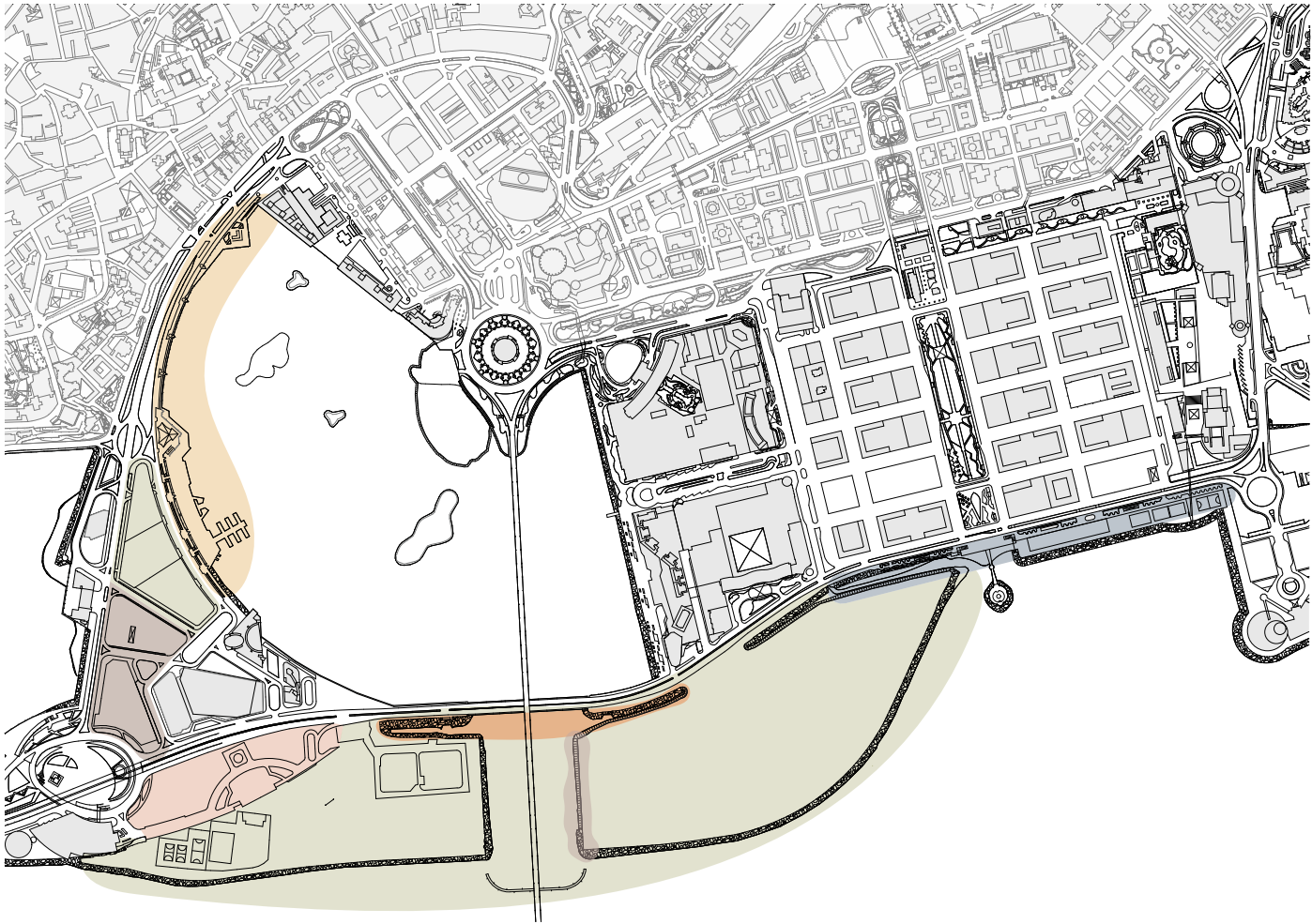
Para tal, propõe-se um parque verde que se estende ao longo da frente marítima que trará uma nova vida à cidade. Trata-se de um espaço de grande complexidade territorial, tendo um grande eixo viário que o atravessa e onde existem ocupações desqualificadas na sua envolvente. A proposta define uma estratégia orientadora na transformação do espaço visando a constituição de um grande parque verde, e simultaneamente, procurando resolver problemas territoriais, estabelecendo novas relações e uma maior proximidade entre a cidade e o rio.

Deste modo, prevêem-se diversos pontos estratégicos onde possam praticar desporto, beber um café, caminhar ao longo da marginal entre outras. O parque assenta na demarcação de dois grandes aterros desqualificados, cuja constituição é rodeada por uma densa malha urbana. Uma das peças fundamentais para a constiuição da identidade deste local e para a unidade paisagística da área, resulta também da resolução do controlo de cheias e da subida no nível das águas. Este parque, servirá como um sistema de transição entre cidade e rio, de certo modo, uma aproximação entre o “cheio” - a malha urbana - e o “vazio” - a água.

“O que acontece nestas cidades metropolitanas é que pouco a pouco, o processo de <<mineralização>> ou de cristalização vai sufocando a existência do verde que começa a formar pequenas bolsas que, por sua vez, vão definhando, acabando quase po desaparecer. Os sistemas de corredor verde são importantíssimos elementos regeneradores desses equilíbrios.”⁹²

Atualmente os aterros servem para estacionar os autocarros da cidade, no entanto, para não voltar a repetir o erro de criar um aterro para o estacionamento, propõe-se a construção de uma estação que terá um programa que acomoda: um parque de estacionamento subterrâneo para os autocarros e espaços administrativos e funcionais associados. Também se propõe a criação de um pequeno espaço cultural, no qual se promoverá a diversidade gastronómica da Macau através de um mercado ao ar livre. Pretende-se que seja uma ideia semelhante ao que acontece nos Manifesto

92. BYRNE, Gonçalo, Geografias Vivas, Lisboa, Ordem dos Arquitectos, 2006, pág 44



85. Esquema de estratégia
1:5000



86. Alguns ambientes que se podem encontrar no parque

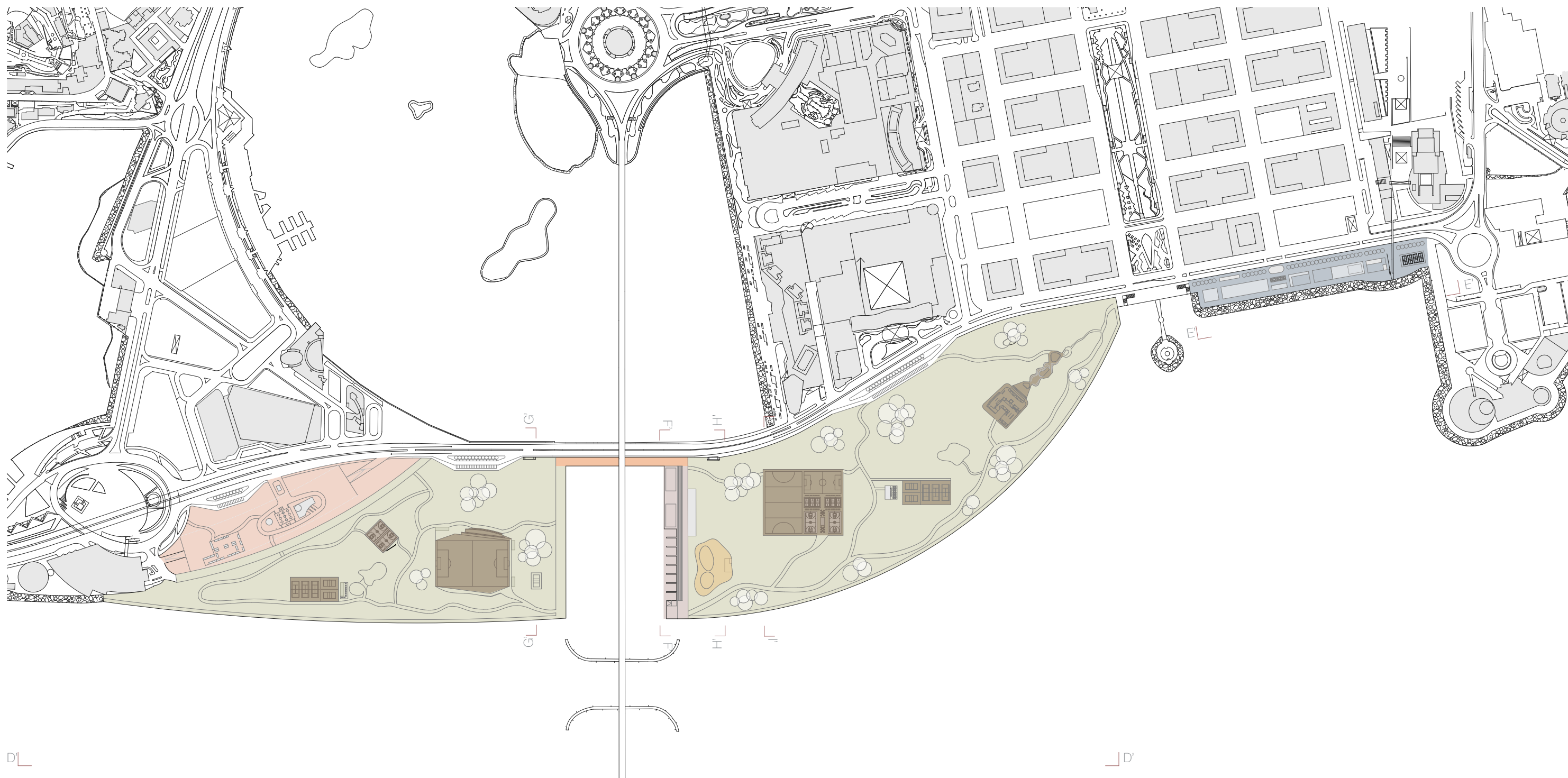
Markets em Praga, na República Checa. Um conjunto de contentores que são reutilizados e transformam-se em cafés, bares, e restaurantes.

Por fim, sendo a cidade de Macau uma cidade ribeirinha e propícia a inundações quando chove em abundância, este parque urbano, de certo modo, servirá também como uma “barreira” a essas inundações recorrendo a medidas que permitam gerir o excesso da água.

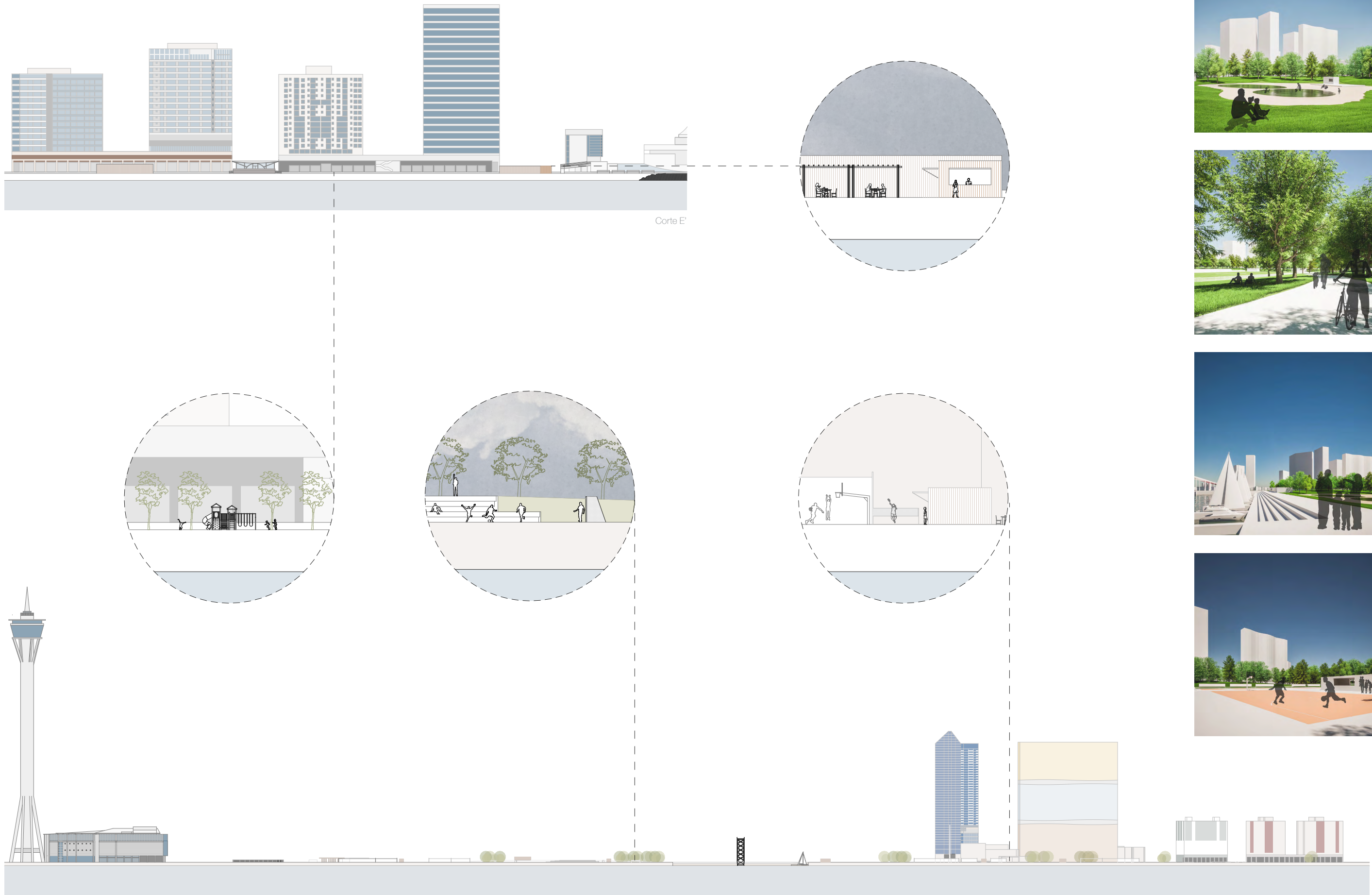
Na Marginal Kun lam pretende-se criar uma passeio marítimo que permita trazer diversas actividade aos habitantes da cidade, propondo um programa mais de lazer, no qual possam admirar e aproveitar a vista para o rio. Esta intervenção basea-se no conceito de que a cidade deve abrir-se para o mar, estabelecendo uma oportunidade de conjugação dos diversos espaços que virão a ser criados.

Este passeio constituirá um espaço contínuo de verde e azul, no qual se sucederão espaços com ambientes distintos: um parque canino onde as pessoas poderão soltar os cães; um espaço com relvado onde as pessoas possam praticar atividades de lazer; uma zona com um espelho de água que terá assentos que permitirão que as pessoas usufrutam da vista para o rio; uma área de piquenique e um parque infantil que serão sombreados por toldos e árvores que permitirão um lugar mais fresco tendo em conta as condições climáticas da cidade; uma área de restauração que terá um quiosque e sanitários públicos; e por fim, um campo polivalente onde possam praticar qualquer atividade desportiva e, ainda, campos de badminton.

Para a construção dos pequenos programas funcionas (restauração e sanitários) propõe-se que seja tudo de material sustentável, de modo a promover numa mudança de neutralidade associada a um nova estética e introduzir uma melhor qualidade arquitetónica para a cidade.

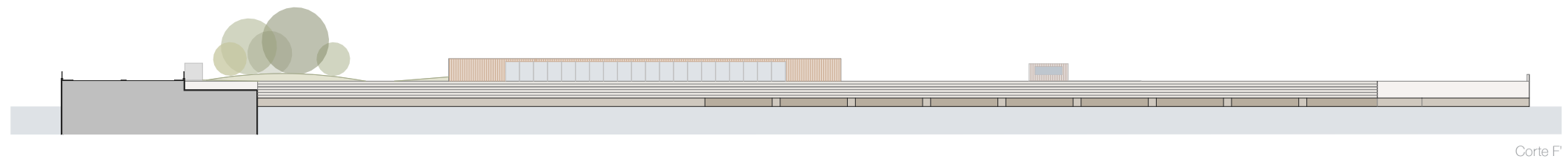


87. Planta de Estratégia
1:2000

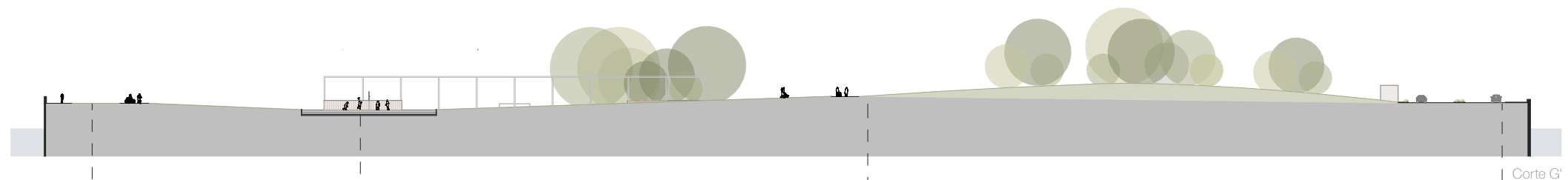


88. Corte D' Frente Marítima 1:2000
 89. Corte E' Marginal Kun lam 1:4500
 90. Alguns ambientes que se podem encontrar no parque

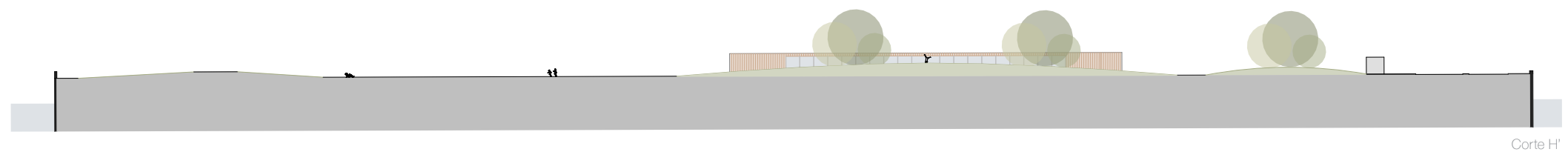
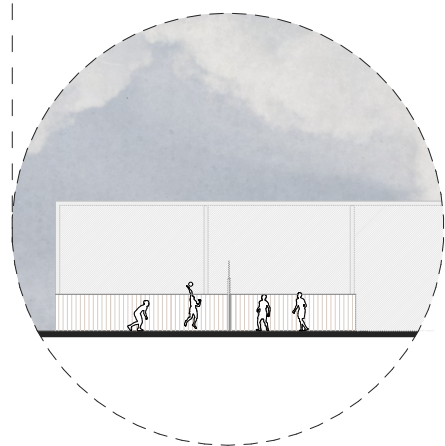
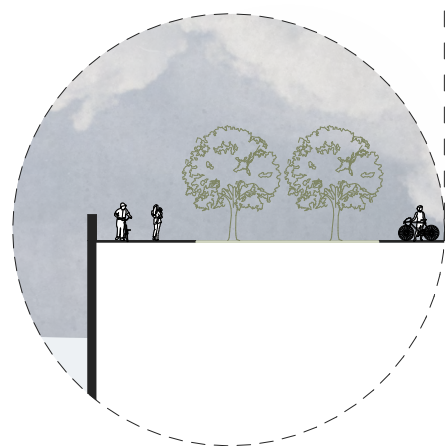
Corte D'



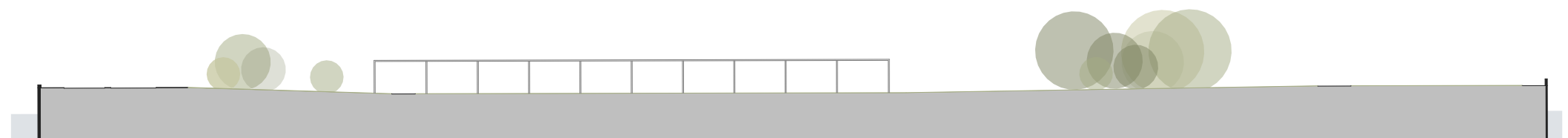
Corte F'



Corte G'



Corte H'



Corte I'

- 91. Corte F' Frente Marítima 1:1000
- 92. Corte G' Frente Marítima 1:1000
- 93. Corte H' Frente Marítima 1:1000
- 94. Corte I' Frente Marítima 1:1000



Considerações Finais

“As cidades são estruturas sedimentares e de longa duração, traduzindo duplicidade de fenómenos como o da resistência à transformação ou o da necessidade de regeneração cuja origem, sendo praticamente a mesma, reside na preservação da sua identidade física e cultural”⁹³

Compreender a configuração da cidade de Macau, passa por perceber não só a sua origem como vila piscatória, como também a metamorfose do território macaense, o seu desenvolvimento e interação ao longo dos séculos. Reconhecendo a importância da relação com a água ao longo de todo o processo de transformação, com esta dissertação pretende-se apresentar uma proposta para a frente marítima de Macau.

Desde do início do estudo surgiram várias interpretações relativamente a diferentes temas e espaços, no entanto houve duas questões que se tornaram fundamentais para um desenvolvimento: qual a abordagem? como solucionar? como intervir sem denegrir a imagem da cidade? Constatou-se aspetos positivos e negativos comuns aos vários espaços a desenvolver, estabelecendo então, a necessidade de criar características ou elementos comuns nas várias unidades de intervenção e estabelecer uma coerência entre elas, sendo capaz de enfrentar os desafios e as problemáticas inerentes.

Relativamente à seleção das unidades a desenvolver, surgiram vários desafios, nomeadamente quanto à linguagem e à identidade do local existente em relação ao que era proposto para o mesmo. Deste modo, o principal objetivo e desafio foi a intenção de preservar os princípios, convicções e práticas de cada espaço, reconstruindo-o, requalificando-o e criando oportunidade para que novas atividades se desenvolvam.

A proposta procura resgatar a relação de complementaridade entre cidade e rio, garantindo a reaproximação de ambos os elementos que pode dinamizar e revitalizar espaços descaracterizados que contribuem para a existência de uma barreira, por vezes física, entre o elemento natural, a água, e o artificial, a malha edificada da cidade.

Os espaços públicos urbanos desempenham um papel importante no desenvolvimento sustentável da cidade, por isso têm de ser pensados com o intuito não só de aproximar, mas procurar entender como servir e

contribuir para o bem da sociedade em que vivemos, articulando questões como o ambiente e o conforto.

As estratégias propostas, procuram sempre privilegiar o carácter intrínseco da preexistência em relação ao novo elemento, resolvendo de forma discreta, procurando sempre a preservação da memória do lugar. Pretende-se revigorar a frente urbana, tendo como grande impulsionadora a revitalização da frente marítima que poderia ser potencializada de forma a procurar uma nova dinâmica não só no espaço, como em toda a cidade.

O caso de estudo desenvolvido ao longo da dissertação pretende-se assumir como mais uma “referência” para o desenvolvimento de outras requalificações urbanas, disponibilizando instrumentos que estimulam opções, conclusões que suscitam novas inquirições e intenções de transformação.

Por fim, acredito que o desenho da cidade não se limita exclusivamente à arquitetura, mas procura a identidade dos locais, assim como a sua história, de forma a compreender o espaço, tanto “vazio”, como “cheio” do contexto urbano, confrontando e interpretando assim as formas tipológicas com o tempo e a sociedade nelas existentes.

93. BYRNE, Gonçalo, Geografias Vivas, Lisboa, Ordem dos Arquitectos, 2006, pág 9

Bibliografia

Livros

AAV Plano de Intervenção Urbanística dos Novos Aterros do Porto Exterior, P&T, Macau Fev 1991

Boletim Oficial de Macau, 18 de Abril de 1991

BYRNE, Gonçalo, *Geografias Vivas*, Lisboa, Ordem dos Arquitectos, 2006

CALADO, Maria , MENDES, MC, TOUSSAINT, Michel, Macau, Cidade e Memória no Estuário do Rio das Pérolas, Macau, Governo de Macau, 1985

CALADO, Maria, Macau: Memorial city on the estuary of the river of pearls, Macau, Government of Macau, 1985

CHEN, Arthur H., Culture of metropolis Macau:an international symposium on cultural heritage: strategies for the twenty-first century, Macau: ICM, 2001

DE LOURDES RODRIGUES COSTA, Maria, História da Aquitectura em Macau, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1997

DUARTE, Carlos S., Tendências da arquitectura portuguesa: obras de Álvaro Siza, Hestnes Ferreira, Luiz Cunha, Manuel Vicente, Tomás Taveira, Nova Delhi, Instituto cultural de Macau , 1991

FIGUEIRA, Francisco, JORGE, Filipe, Macao from the sky, Argumentum Edições Lda, Lisboa, 1999

KOOLHAAS, Rem, Pearl River Delta: Project on the City, Kölh, Taschen, 2001

KWAN, Wong Shiu, Macau Architecture an integrate o Chinese and Portuguese influences, Macau, Imprensa Nacional, 1970

PRESCOTT, Jon A, Macaensis Monumentum: a fragment of Architecture : a moment in the history of the development of Macau, Macau: Hewell Publications, 1993

SOUSA SANTOS, Boaventura, GOMES, Conceição, Macau o pequeníssimo dragão, Porto, Edições Afrontamento, 1998

VICENTE, Manuel, Macau Glória: a Glória do vulgar, Macau, Instituto Cultural Fundação Calouste Gulbenkian, 1991

Univeridade do Porto, Faculdade de Arquitectura. Centro de Estudos, Cidades e frentes de água, Porto, Faup Publicações, 1998

Revista Cultural, n.23 (II Série), Resumo da História de Macau, Abril/Junho 1995, Instituto Cultural de Macau

Revista Cultural, n.34 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO I: 4 Séculos de História, 1999, Instituto Cultural de Macau

Revista Cultural, n.35/36 (II Série), MACAU PATRIMÓNIO II, 1999, Instituto Cultural de Macau

Revista de Cultura International Edition 1, A Fundação de Macau na Historiografia Chinesa, Janeiro 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau

Revista de Cultura International Edition 3, Património e Urbanismo em Macau, Junho/Julho 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau

Revista de Cultura, International Edition 4, Património e Urbanismo em Macau II, outubro 2002, Instituto Cultural do Governo da R.A.E.M de Macau

Revista de Cultura International Edition 13, Macau e o comércio no Delta do Rio da Pérola, Janeiro 2005, Instituto Cultural de Macau

Revista de Cultura International Edition 23, Hong Kong e Macau, Julho 2007, Instituto Cultural de Macau

Revista de Cultura n. 27/28, Situação da historiografia de Macau progressos e tendências, Edição Instituto Cultural de Macau

Revistas

Sites consultados

http://www.artecapital.net/arq_des-29-interfaces-urbanos-o-caso-de-macau

<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-53.htm>

<https://beta.networkcontacto.com/visaocontacto/Lists/Posts/Post.aspx-?ID=2283>

<https://bo.io.gov.mo/bo/i/2013/36/lei12.asp>

<https://plataformamedia.com/2020/07/03/baia-da-praia-grande-novo-macau-quer-preservacao-de-paisagem-historica/>

<https://whc.unesco.org/en/list/1110/documents/>

<https://www.caeu.gov.mo/main/index.php?language=p>

<https://www.cpu.gov.mo/pt/>

<https://www.dscc.gov.mo/pt/home.html>

<https://www.dspsa.gov.mo/index.aspx>

<https://www.dssopt.gov.mo/>

<https://www.gcs.gov.mo/detail/pt/M22EFIYOiN>

<https://www.gov.mo/pt/noticias/112016/#&gid=1&pid=1>

<https://www.gov.mo/pt/noticias/592639/>

<https://www.icm.gov.mo/pt>

<https://www.macaubusiness.com/mb-feb-zone-b-small-low/>

<https://www.revistamacau.com/>

Ritchie, André Duarte Xavier Sales; Transformações urbanas em Macau: o processo do PIUNAPE; dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2001

Chão, Joana Reis Lourenço da; Plano de intervenção urbanística da Av. Almeida Ribeiro Macau: uma análise; Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2010

Nogueira, José Filipe Lam; Macau na conquista do mar: as novas ligações fronteiriças e novas zonas urbanas; Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013

Ribeiro, Tiago Carlos Pinto da Gama Pereira; Ser ordinário: transformação do Hotel Estoril na Escola Artística de Macau; Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2016

Iglésias, Vanessa Vital; Transformações urbana Macau: Hong Kong, Shenzhen, Zhuhai, Guangzhou, Singapura; Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2013

Dissertações

Fig. 1 - desenho do autor
 Fig. 2 - <https://www.worldatlas.com/maps/macau>
 Fig. 3 - <https://www.flickr.com/photos/asknvmmc/49913648098>
 Fig. 4 - fotografia do autor
 Fig. 5 - <https://poesia-avulsa.blogspot.com/2017/01/a-deusa-ma.html>
 Fig. 6 - KWAN, Wong Shiu, 1970, Macau Architecture an integrate o Chinese and Portuguese influences, Macau, Imprensa Nacional pág 27
 Fig. 7 - Revista de Cultura International Edition 1, A Fundação de Macau na Historiografia Chinesa, Janeiro 2002, Instituto Cultural da RAEM de Macau, pág 26
 Fig. 8 - fotografia do autor
 Fig. 9 - <https://escolaeducacao.com.br/wp-content/uploads/2018/11/Grandes-Navega%C3%A7%C3%B5es.jpg>
 Fig. 10 - fotografia do autor
 Fig. 11 -
 Fig. 12 - <https://nenotavaicontra.wordpress.com/2012/04/27/o-projec-to-do-porto-de-macau-em-1925/>
 Fig. 13 - <https://www.worldhistory.org/image/14311/port-of-portu-guese-macau/>
 Fig. 14 - <https://www.mapsland.com/asia/macau/large-scale-detailed-old-general-map-of-macau-193x>
 Fig. 15 - <https://www.dscc.gov.mo/pt/home.html>
 Fig. 16 - https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Macau#/media/File:Le_port_de_Macao_en_1787_expedition_La_Perouse.jpg
 Fig. 17 - [https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Macau#/media/File:Praia_Grande,_Macau_\(gravura_de_W._H._Capone\).png](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Macau#/media/File:Praia_Grande,_Macau_(gravura_de_W._H._Capone).png)
 Fig. 18 - https://www.cordeiros.net/macau_history
 Fig. 19 - <https://www.map-of-china.co.uk/map-of-guangdong.htm>
 Fig. 20 - Direção dos Serviços de Cartografia e Cadastro de Macau
 Fig. 21 - https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Pearl_River_Delta_Area.png
 Fig. 22 - desenho do autor
 Fig. 23 - desenho do autor
 Fig. 24 - desenho do autor
 Fig. 25 - desenho do autor
 Fig. 26 - desenho do autor
 Fig. 27 - Direção dos Serviços de Cartografia e Cadastro de Macau
 Fig. 28 - Direção dos Serviços de Cartografia e Cadastro de Macau
 Fig. 29 - fotografia do autor

Índice de Imagens

Fig. 30 - fotografia do autor
 Fig. 31 - <https://www.cca.qc.ca/en/search/details/collection/object/512572>
 Fig. 32 - Boletim Oficial de Macau, 18 de Abril de 199
 Fig. 33 - desenho do autor
 Fig. 34 - fotografia do autor
 Fig. 35 - [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/plano_quinquenal_en.pdf](https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/plano_quinquenal_en.pdf)
 Fig. 36 - desenho do autor
 Fig. 37 - Gabinete de Comunicação Social
 Fig. 38 - <https://www.cca.qc.ca/en/search/details/collection/object/512572>
 Fig. 39 - desenho do autor
 Fig. 40 - <https://www.cca.qc.ca/en/search/details/collection/object/512568>
 Fig. 41 - desenho do autor
 Fig. 42 - FIGUEIRA, Francisco; Jorge, Filipe; Macao from the sky, Argu-
 men- tum, Edições Lda, Lisboa, 1999
 Fig. 43 - fotografia do autor
 Fig. 44 - fotografia do autor
 Fig. 45 - <https://macaomagazine.net/making-a-fortune/>
 Fig. 46 - desenho do autor
 Fig. 47 - fotografia do autor
 Fig. 48 - <https://pontofinalmacau.wordpress.com/2020/09/04/plano-di-rector-preve-aumento-de-5-da-area-habitacional-de-macau-ate-2040/>
 Fig. 49 - <https://mbusiness.sgp1.digitaloceanspaces.com/2018/02/Reclamation-Land-Zones.jpg>
 Fig. 50 - <https://www.macaubusiness.com/land-supply-for-residential-purposes-enough-for-20-years-even-without-zone-d-ce/screen-shot-2020-09-16-at-11-45-22-am/>
 Fig. 51 - <https://www.macaubusiness.com/mb-feb-zone-b-small-low/>
 Fig. 52 - <https://www.macaubusiness.com/land-supply-for-residential-purposes-enough-for-20-years-even-without-zone-d-ce/screen-shot-2020-09-16-at-11-51-43-am/>
 Fig. 53 - desenho do autor
 Fig. 54 - desenho do autor
 Fig. 55 - desenho do autor
 Fig. 56 - desenho do autor

Fig. 57 - <https://howdoigo.asia/hong-kong-to-macau-bus-ferry-helicop-ter/>

Fig. 58 - <https://pt.vecteezy.com/foto/2297736-estatua-estatua-kun-iam-na-cidade-de-macau-china>

Fig. 59 - fotografia do autor

Fig. 60 - fotografia do autor

Fig. 61 - fotografia do autor

Fig. 62 - <https://www.transmac.com.mo/en/>

Fig. 63 - <http://www.tcm.com.mo/web/act.aspx?id=20211228>

Fig. 64 - desenho do autor

Fig. 65 - desenho do autor

Fig. 66 - desenho do autor

Fig. 67 - <https://nature.iam.gov.mo/p/park/detail/0c57fc6f-f356-46cd-9cd4-cb926c468d57>

Fig. 68 - fotografia do autor

Fig. 69 - fotografia do autor

Fig. 70 - fotografia retirada do Google Earth e editada pelo autor

Fig. 71 - fotografia do autor

Fig. 72 - desenho do autor

Fig. 73 - desenho do autor

Fig. 74 - desenho do autor

Fig. 75 - fotografia do autor

Fig. 76 - <https://macaulifestyle.com/city-guide/animarte-nam-van/>

Fig. 77 - retirada do Google Earth e editada pelo autor

Fig. 78 - desenho do autor

Fig. 79 - desenho do autor

Fig. 80 - desenho do autor

Fig. 81 - desenho do autor

Fig. 82 - desenho do autor

Fig. 83 - desenho do autor

Fig. 84 - desenho do autor

Fig. 85 - desenho do autor

Fig. 86 - Representações em 3D do autor

Fig. 87 - desenho do autor

Fig. 88 - desenho do autor

Fig. 89 - desenho do autor

Fig. 90 - Representações em 3D do autor

Fig. 91 - desenho do autor

Fig. 92 - desenho do autor

Fig. 93 - desenho do autor

Fig. 94 - desenho do autor