

Elisiário Miranda

Estação
Central
da Beira,
Moçambique
Beira
Central
Station,
Mozambique
1957–1966

Landscapes
Heritage &
Territory
Collection

Coleção
Paisagens
Património &
Território



Estação Central da Beira, Moçambique
Beira Central Station, Mozambique (1957-1966)

Elisiário Miranda

9	Introdução/Introduction
11	Prefácio/Preface
16	1. A política colonial do regime do Estado Novo The colonial policy of the <i>Estado Novo</i> regime
17	1.1 O Império Colonial The Colonial Empire
21	1.2 A descolonização universal The universal decolonization
24	1.3 A defesa do Regime Defending the Regime
32	2. O percurso do movimento moderno em Portugal The course of the modern movement in Portugal
28	2.1 A eclosão da arquitetura moderna The emergence of modern architecture
38	2.2 A regressão na arquitetura do Regime Regression in the Regime's architecture
42	2.3 A afirmação do Movimento Moderno Affirmation of the Modern Movement
46	3. O movimento moderno em Moçambique: os jovens autores / The modern movement in Mozambique: the young authors
47	3.1 Os arquitetos metropolitanos The Metropolitan architects
52	3.2 Os arquitetos provinciais The provincial architects
59	3.3 Os arquitetos da Estação Central da Beira The architects of the Beira Central Station

104	4. O movimento moderno em Moçambique: referências e caracterização / The modern movement in Mozambique: references and characterization	178	6. A Estação Central da Beira: descrição e caracterização / The Beira Central station: description and characterization
		179	6.1 Implantação Setting
105	4.1 Pensamento e prática corbusianos Corbusian thought and practice	183	6.2 Programa e organização funcional Program and functional layout
116	4.2 A moderna arquitetura latino-americana Modern Latin American architecture	185	6.3 Volume e espaço Volume and space
130	4.3 A moderna arquitetura da África do Sul Modern architecture in South Africa	217	6.4 Modulação e estrutura Modulation and structure
134	4.4 Breve caracterização A brief characterization	221	6.5 Sistema construtivo e materiais Construction system and materials
144	5. A Estação Central da Beira: conceção e construção / The Beira Central Station: design and construction	235	6.6 Proteção climática Climatic protection
		240	6.8 <i>Gesamtkunstwerk</i>
		248	6.9 Caracterização estilística Style characterization
145	5.1 A origem da cidade da Beira The origin of the city of Beira		
149	5.2 Os planos de urbanização da Beira The Beira urbanization plans	252	7. Estado atual / Current status
152	5.3 O Caminho de Ferro da Beira The Beira Railway	259	Bibliografia/Bibliography
154	5.4 Os Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique / The Ports, Railways and Transport Services of Mozambique	259	Bibliografia geral General bibliography
		261	Bibliografia específica Specific bibliography
160	5.5 A conceção da Estação Central da Beira The design of the Beira Central Station a		
166	5.6 A construção da Estação Central da Beira The construction of the Beira Central Station		
174	5.7 O significado da Estação Central da Beira The significance of the Beira Central Station		

Introduction

This book is an update of the Task 1 report –*data collection, inventory and contextualization*, prepared by the Author in September 2020 as part of the Keeping It Modern Grant (KIM) initiative of the Getty Foundation in Los Angeles, USA.

Before the KIM project began, there was already a significant volume of data collected by the Author in archival and bibliographic research, in interviews with architects and their families, and *in situ* observations and photographic recordings. An inventory in the form of a database made it possible to organize and cross-reference all this information to support the interpretation of technical drawings and the proposal of partial syntheses in conferences and publications. All this information was mainly related to the architecture and urbanism of the Modern Movement in Mozambique during the colonial period, namely with infrastructure buildings and transport networks. The Beira Central Station, as well as its history and architectural and urban setting, were part of this broader research as an unavoidable case study.

As part of the KIM project, the following actions were carried out: archive research and photographic recording of technical drawings, reports and photographs at the Arquivo Histórico Ultramarino in Lisbon, at the CFM Museum and at the CFM Engineering Studies and Projects Directorate in Maputo, and at the Beira Central Station archive; bibliographical research in periodicals of the time under study, namely *Diário de Moçambique* in Beira, *Notícias*, and *Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique* in Lourenço Marques, among other publications; continuity of the photographic survey of relevant buildings of the Modern Movement of the same period, both in Maputo and Beira, and systematic photographic record of the Beira Central Station and its urban and port contexts; and graphic treatment and integration of all new information into the aforementioned database, which contains more than a thousand files on individual architectural and urban facts.

This report was structured in successive chapters: the first two are intended to be a general framework

Introdução

Este livro constitui uma atualização do relatório da Tarefa 1 – *recolha de dados, inventário e contextualização*, elaborado pelo Autor em setembro de 2020 no âmbito da iniciativa *Keeping It Modern Grant* (KIM) da Getty Foundation de Los Angeles, EUA.

Antes do início do projeto KIM, existia já uma quantidade significativa de dados recolhidos pelo Autor em pesquisas arquivísticas e bibliográficas, em entrevistas com arquitetos e seus familiares e em observações e registos fotográficos *in situ*. Um inventário sob a forma de uma base de dados permitia organizar e entrecruzar todas essas informações, apoiando a interpretação de desenhos técnicos e a proposição de sínteses parciais em conferências e publicações. Toda esta informação estava principalmente relacionada com a arquitetura e o urbanismo do Movimento Moderno em Moçambique durante o período colonial, nomeadamente com edifícios infraestruturais e redes de transporte. A Estação Central da Beira, bem como a sua história e o seu enquadramento arquitetónico e urbano, integravam esta pesquisa mais ampla como incontornável caso de estudo.

No âmbito do projeto KIM, as seguintes ações foram executadas: pesquisa de arquivo e registo fotográfico de desenhos técnicos, relatórios e fotografias no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, no Museu dos CFM e na Direcção de Estudos e Projectos de Engenharia dos CFM, em Maputo, e no arquivo da Estação Central da Beira; pesquisa bibliográfica em periódicos da época, nomeadamente no *Diário de Moçambique*, da Beira, no *Notícias* e no *Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique*, de Lourenço Marques, entre outros títulos; continuidade do levantamento fotográfico de edifícios relevantes do Movimento Moderno do mesmo período, em Maputo e na Beira, e registo fotográfico sistemático da Estação Central da Beira e de seus contextos urbano e portuário; e tratamento gráfico e inserção de todas as novas informações na referida base de dados, contendo mais de mil fichas sobre factos arquitetónicos e urbanos individuais.

Este relatório foi organizado numa sequência de capítulos, os dois primeiros de enquadramento geral incidindo sobre a política colonial do Estado Novo e o processo evolutivo da arquitetura moderna metropolitana,

focusing on the colonial policy of the Estado Novo and the evolutionary process of metropolitan modern architecture from its emergence in the mid-1920s to its migration to the territories of the former overseas provinces in Africa; the two middle chapters seek to shed light on the modern architectural panorama in Mozambique, focusing on its authors, references and both formal and conceptual characteristics; the two final chapters interpret the history of the enterprise – the design, construction and significance of the Beira Central Station –, as well as describe and characterize its built heritage.

An effort was made to illustrate the text with documents and photographs to facilitate a clear understanding of the meaning of the contents under study. It was decided to maintain the nomenclature of the colonial period in order to coincide with that of the documentation of the time. At the beginning of the report, a correspondence table with the current names of countries and localities is also provided.

desde o seu aparecimento, em meados da década de 1920, até à sua migração para os territórios das antigas províncias ultramarinas em África; os dois capítulos do meio pretendem lançar luz sobre o panorama arquitetónico moderno em Moçambique, seus autores, referências e características formais e concetuais; os dois capítulos finais interpretam a história do empreendimento – o projeto, construção e significado da Estação Central da Beira –, assim como descrevem e caracterizam o seu património edificado.

Procurou-se ilustrar o texto com documentos e fotografias que permitissem um claro entendimento do significado dos conteúdos expostos. Optou-se por manter a nomenclatura do período colonial, coincidente com a da documentação da época. No início do relatório, é igualmente fornecida uma tabela de correspondência com os nomes atuais de países e localidades.

Preface

What does heritage conservation mean? With regard to the built cultural heritage, several aspects remain with a difficult answer: what is worth preserving, and why? How much should one invest in conservation and what are the best ways to conserve assets? Built cultural heritage is an environment created by people and a result from the culture that produced it. Conservation, in order to perpetuate identity, is a requirement of society: *Without memory there is no identity, and without identity there is no nation*. In other words, we are also what we build. It is therefore important to develop a highly qualified intervention practice in heritage, which contributes to conservation recognition and conservation sustainability in terms of environment, economy and society.

Society demands that monuments last for eternity, with the mission of those involved in the present to hand over to future generations the built heritage of cultural value, at least in conditions similar to those delivered by our ancestors. This act of culture has high scientific and technical demands because deterioration is part of the life cycle. In the context of conservation and renovation, knowledge of the past is essential to optimize efficient actions that preserve the heritage's significance. The importance of the theme is, therefore, unquestionable. Advances in experimental and computational techniques in recent decades have been impressive, as a result of public and private funding. One must return this investment to society through high-quality professional practice. The subject also requires multidisciplinary approaches, and for this reason, it integrates perfectly the university environment, with a broad and deep vision of knowledge, and with the open thinking that is part of its genetic heritage. From an engineering point of view, it is understood that not only the appearance or materials of old buildings should be kept. Modern conservation implies the need to also preserve the principles and resistant mechanisms of the structures that support the constructions.

Furthermore, the history of construction is inseparable from the history of civilization. Despite continuous development over thousands of years, the development of agriculture some 12,000

Prefácio

O que significa conservar o património? No que diz respeito ao património cultural construído, vários aspetos permanecem com uma resposta difícil: o que vale a pena ser conservado, e porquê? Quanto se deve investir na conservação e quais são as melhores formas de conservar os bens? O património cultural construído é um ambiente criado pelos povos e resultante da cultura que o produz. A necessidade de o conservar para perpetuar a identidade é uma exigência da sociedade: *Sem memória não existe identidade e sem identidade não existe nação*. Dito de outra forma, nós também somos o que construímos. Importa assim desenvolver uma prática altamente qualificada de intervenções no património, que contribua para o seu reconhecimento coletivo e para a sua sustentabilidade nas vertentes de ambiente, economia e sociedade

A sociedade exige que os monumentos durem para a eternidade, com a missão dos intervenientes no presente de entregar às gerações futuras o património construído de valor cultural pelo menos em condições semelhantes às que recebemos dos nossos antepassados. Este ato de cultura tem exigências científicas e técnicas elevadas porque a deterioração faz parte do ciclo de vida. No contexto da conservação e renovação, o conhecimento do passado é essencial para otimizar ações eficientes e que respeitem o significado do património. A importância do tema é, portanto, inquestionável. Os avanços nas técnicas experimentais e computacionais nas últimas décadas têm sido impressionantes, em resultado de financiamentos públicos e privados. Devemos restituir este investimento à sociedade através de um exercício profissional de elevada qualidade. O tema requer também abordagens multidisciplinares, e por esta razão, integra-se de forma perfeita em ambiente universitário, com uma visão ampla e profunda do conhecimento, e com o pensamento aberto que fazem parte do seu património genético. De um ponto de vista de engenharia, entende-se que não apenas a aparência ou os materiais das construções antigas devem ser mantidos. A conservação moderna implica a necessidade de preservar também os princípios e os mecanismos resistentes das estruturas que suportam as construções.

Adicionalmente, a história da construção é indissociável da história da civilização. Apesar do desenvolvimento

years ago is supposed to represent the beginning of civilization. It is this transition from gathering communities to fixed communities and complex societies that also marks the beginning of the history of construction. As civilizations progressed, so did building techniques and materials. The Romans, for example, managed to achieve the production of lime-based concrete, which made it possible to build massive structures such as aqueducts and amphitheatres. Gothic architecture, also as an example, with its ogival arches, ribbed vaults and flying buttresses, realizes a light and almost transparent constructive skeleton, being a unique example of the triumph of empirical knowledge, which seems to violate the laws of physics and any probability of success.

With the advent of the Industrial Revolution in the 18th century, it appears that construction techniques were also revolutionized by the use of steam power and machines. Metal assumes special prominence, leading to the construction of skyscrapers and bridges with large spans. But it is the 20th century, or that the *century of construction*, that brings advances in concrete technology, and low material and execution costs, allowing the democratization of the construction of skyscrapers and large-scale infrastructure projects. In fact, knowledge in the area of construction has been essential to human development and the quality of life of the people. This has been the case from the supply of drinking water to pollution control, from transport infrastructure to hydraulic works, and from the construction of housing to the urban planning. The construction activity has contributed decisively to the improvement of comfort, mobility, health and longevity.

But the *history of construction* is not over and continues to be written. And this story is important in itself, with no buts. The value of knowledge to humanity is much more than obtaining solutions to problems or the economic development of a modern knowledge-based society. The value of knowledge also resides in promoting understanding, critical thinking, culture, personal development, ethical development, social progress and the preservation of collective wisdom. It is a fundamental resource that enhances

contínuo ao longo de milhares de anos, assume-se que o desenvolvimento da agricultura, há cerca de 12.000 anos, representa o início da civilização. É esta transição de comunidades recolectoras para comunidades fixas e sociedades complexas, que marca também o início da história da construção. À medida que as civilizações progrediram, também progrediram as técnicas e os materiais de construção. Os romanos, por exemplo, fizeram avanços significativos na produção de betão à base de cal, o que possibilitou a construção de estruturas maciças como aquedutos e anfiteatros. A arquitetura gótica, também como exemplo, com seus arcos ogivais, abóbadas com nervuras e arcobotantes, realiza um esqueleto construtivo ligeiro e quase transparente, sendo um exemplo único do triunfo do conhecimento empírico, que parece violar as leis da física e qualquer probabilidade de sucesso.

Com o advento da Revolução Industrial no século XVIII, verifica-se que as técnicas de construção foram também revolucionadas pelo uso de energia a vapor e máquinas. O metal assume especial destaque, levando à construção de arranha-céus e pontes com grande vão. Mas é o século XX, ou o *século da construção*, que traz avanços na tecnologia do betão e baixo custo do material e da execução, permitindo a democratização da construção de arranha-céus e projetos de infraestrutura em larga escala. De facto, o conhecimento na área da construção tem sido essencial ao desenvolvimento humano e à qualidade de vida das populações. Assim se tem revelado desde o fornecimento de água potável ao controlo da poluição, desde as infraestruturas de transporte aos aproveitamentos hidráulicos, e desde a construção de edifícios ao planeamento urbano. A atividade da construção tem contribuído decisivamente para a melhoria do conforto, da mobilidade, da saúde e da longevidade.

Mas a *história da construção* não terminou e continua a escrever-se. E esta história tem importância *per si*, sem mais. O valor do conhecimento para a humanidade é muito mais que obter soluções para problemas ou o desenvolvimento económico de uma sociedade moderna baseada no conhecimento. O valor do conhecimento reside também na promoção da compreensão, do pensamento crítico, da cultura, do desenvolvimento pessoal, do desenvolvimento ético, do progresso social e da preservação da sabedoria coletiva. É um recurso fundamental que melhora a experiência humana, capacita

human experience, empowers individuals and societies, and contributes to the betterment of humanity as a whole. And the 20th century was exceptional, bringing experimental materials and new building techniques to create innovative forms and promote new philosophical approaches to architecture. Many of these technologies were trademarks or commercial systems that have already disappeared, and which are important to know. These building materials and structural systems have not been tested, and have not always performed well over time. Today, the built heritage of the 20th century is at considerable risk, also in the face of generally absent or inadequate maintenance.

The *Keeping It Modern* was an initiative of the Getty Foundation, USA, which made a commitment to the architectural conservation of important buildings from the 20th century. Projects have focused on creating conservation management plans that define long-term maintenance and conservation policies, detailed investigation of the state of construction, and testing and analysis of modern materials. This book is also the result of support from the Getty Foundation, which rightly selected the Beira Station in Mozambique as a case study, a building of great architectural importance and emblematic for the country. Mozambique, as well as the entire African continent, has a large built heritage from the Modern Movement period. This movement is particularly relevant to the history of construction because it challenged traditional architectural norms, embraced technological advances, and emphasized functionality and efficiency. Its principles and ideas continue to shape contemporary building practices, inspiring innovative design, sustainable building techniques and the human experience in built environments.

For all these reasons, this book is of enormous importance. This publication reveals its author's solid scientific preparation and remarkable perseverance, incorporating unique information, which includes previously unknown material and also material at risk of loss in the future, due to lack of conservation. The publication is the result of almost two decades of work, and hard work, collecting and cataloging information, traveling

indivíduos e sociedades, e contribui para a melhoria da humanidade como um todo. E o século XX foi excepcional, trazendo materiais experimentais e novas técnicas de construção para criar formas inovadoras e promover novas abordagens filosóficas para a arquitetura. Muitas destas tecnologias foram marcas registadas ou sistemas comerciais que já desapareceram, e que importa conhecer. Estes materiais de construção e os sistemas estruturais não foram testados, e nem sempre tiveram bom desempenho ao longo do tempo. Hoje, o património construído do século XX está em risco considerável, face também uma manutenção geralmente ausente ou inadequada.

O *Keeping It Modern* foi uma iniciativa da Fundação Getty, EUA, que assumiu o compromisso com a conservação arquitetónica de edifícios importantes do século XX. Os projetos concentraram-se na criação de planos de gestão da conservação que definem as políticas de manutenção e conservação de longo prazo, a investigação detalhada do estado da construção e o ensaios e análise de materiais modernos. O presente livro resulta, também, do apoio da Fundação Getty, que em boa hora selecionou a Estação da Beira em Moçambique como caso de estudo, um edifício de grande relevo arquitetónico e emblemático para o país. Moçambique, bem como todo o continente africano, dispõe de um amplo património edificado do período do Movimento Moderno. Este movimento é particularmente relevante para a história da construção porque desafiou as normas arquitetónicas tradicionais, abraçou os avanços tecnológicos e enfatizou a funcionalidade e a eficiência. Os seus princípios e ideias continuam a moldar as práticas de construção contemporâneas, inspirando projetos inovadores, técnicas de construção sustentáveis e a experiência humana em ambientes construídos.

Por tudo isto, o presente livro, é de enorme importância. Esta publicação revela uma sólida preparação científica do seu autor e perseverança notável, incorporando informação única, que inclui material desconhecido anteriormente e também material em risco de perda no futuro por falta de conservação. A publicação resulta de quase duas décadas de trabalho, e trabalho duro, seja na recolha e catalogação da informação, seja na deslocação aos locais e nas belas fotografias. A publicação revela ainda a paixão do seu autor por Moçambique e pelo Movimento Moderno. Da minha parte, a oportunidade

to building locations and taking beautiful photographs. The publication also reveals the author's passion for Mozambique and the Modern Movement. For me, the opportunity to co-coordinate the *Keeping It Modern* project at Beira Station with the author of this book allowed me to make new friendships, broaden cultural horizons and move towards transdisciplinarity, not just a current buzzword, but an evident necessity. For this reason, I would like to thank my friend Elisiário and the rest of the team, in particular Maria Manuel Oliveira, Luís Lage and Fernando Ferreira Mendes. Much obliged.

To the readers, I hope that you may wander in this careful text, in the beauty of the heritage of the Modern Movement, in the historic commitment of the railroad that strangely was lost in our Portugal, and in the grandeur of a unique and monumental building, now strangely too big for the current time and space.

And yes, feel the desire to go to Beira, see it and feel it.

Paulo B. Lourenço
May 2023

de co coordenar o projeto *Keeping It Modern* da Estação da Beira com o autor deste livro permitiu-me novas amizades, alargar os horizontes culturais e avançar para a transdisciplinaridade, não apenas uma palavra da moda atual, mas uma necessidade evidente. Por isso, agradeço ao amigo Elisiário e à restante equipa, em particular, Maria Manuel Oliveira, Luís Lage e Fernando Ferreira Mendes. Bem hajam.

Aos leitores, peço-vos que se percam neste texto cuidado, na beleza do património do Movimento Moderno, na aposta histórica da ferrovia que estranhamente se perdeu no nosso Portugal, e na grandiosidade de um edifício único e monumental, agora estranhamente demasiado grande para o tempo e espaço local.

E que sim, sintam a vontade de ir à Beira, vê-lo e senti-lo.

Paulo B. Lourenço
Maio de 2023

1. A política colonial do regime do Estado Novo

The colonial policy of the Estado Novo regime

The Colonial Empire

During the 19th-century period of bourgeois liberalism, Portuguese colonial policy was predicated upon an integrationist and assimilationist doctrine. According to this conception, the overseas provinces were members of the Metropolis, a unified entity with common laws and economic policies. From 1878 onwards, via the de facto abolition of slavery and the end of forced labor, a liberalized labor regime was then implemented. The victory of the absolutist factions at the end of the century and the 1899 labor law led to the disappearance of the principle of equality between indigenous and non-indigenous people in the application of metropolitan laws to the inhabitants of the African colonies.

The 1910 Republican Revolution led to the replacement of the monarchic centralizing policy with a decentralizing one, a trend that was already underway via the legislative reforms implemented in the final years of the previous regime and which was duly formalized in article 67 of the text of the 1911 Constitution. Each overseas province was given financial autonomy and its own Organic Law, including special laws suited to the state of development of each province [Fig. 1].

Two subsequent events reversed this decentralizing trend. The first event was the implantation of the military dictatorship in the wake of the revolution of May 28, 1926, led by Marshal Óscar Carmona (1869–1961) [Fig. 2] – who was the first president of the Republic under the Estado Novo regime –, and the subsequent consolidation of this nationalist, authoritarian and corporative regime. The second event was the appointment of António de Oliveira Salazar (1889–1970) [Fig. 3], first as Minister of Finance (a portfolio he accumulated with the Ministry of the Colonies), and later on, in July 1932, as head of the government,

The *Colonial Act* published in July 1930, later included in the Constitution of April 1933, established the creation of the Portuguese Colonial Empire. According to official propaganda, the Portuguese imperial territory was on a par with Europe in terms of size [Fig. 4]. The *Colonial Act*, structured according to the French model, including in the status assigned to the indigenous inhabitants, placed the overseas territories under the direct dependence of the Ministry of Colonies, based in Lisbon.

O Império Colonial

Durante o período de vigência do liberalismo burguês do século XIX a política colonial portuguesa assentou numa doutrina integradora e assimilacionista. De acordo com esta conceção, as províncias ultramarinas eram membros da metrópole, uma entidade unificada com leis e políticas económicas comuns. A partir de 1878, com a abolição efetiva da escravatura e o fim do trabalho forçado, implementou-se um regime laboral liberalizado. Com a vitória das fações absolutistas no final do século e a lei laboral de 1899 desapareceu o princípio de igualdade entre indígenas e não-indígenas na aplicação das leis metropolitanas aos habitantes das colónias africanas.

Com a Revolução Republicana de 1910, a política centralizadora monárquica foi substituída por uma política descentralizadora, tendência que já estava presente nas reformas legislativas dos últimos anos do anterior regime e que foi formalizada no artigo 67.º do texto da Constituição de 1911. Cada província ultramarina obteve autonomia financeira e a sua própria Lei Orgânica, com leis especiais adequadas ao estado de desenvolvimento de cada uma delas [Fig. 1].

Dois eventos subsequentes reverteram essa tendência descentralizadora. O primeiro acontecimento foi a implantação da ditadura militar na esteira da revolução de 28 de maio de 1926, comandada pelo marechal Óscar Carmona (1869–1961) [Fig. 2] – que foi o primeiro presidente da República no regime do Estado Novo –, e a consequente consolidação deste regime nacionalista, autoritário e corporativo. O segundo acontecimento foi a nomeação de António de Oliveira Salazar (1889–1970) [Fig. 3], primeiro como ministro das Finanças (pasta que acumulou com o Ministério das Colónias), e mais tarde, em julho de 1932, como chefe do governo.

O *Acto Colonial*, publicado em julho de 1930 e posteriormente integrado na Constituição de abril de 1933, consignou a criação do Império Colonial Português. Segundo a propaganda oficial, o território imperial português equiparava-se à Europa em termos de dimensão [Fig. 4]. O *Acto Colonial*, estruturado segundo o modelo francês, incluindo no estatuto atribuído aos habitantes indígenas, colocou os territórios ultramarinos na dependência direta do Ministério das Colónias, com sede em Lisboa.

Fig. 1
 J. B. Nunes Júnior,
Portugal Ultramarino
 / *Overseas Portugal*
 (1922)
 purl.pt



Fig. 2
 Marechal Óscar Carmona,
Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro
e Transportes de
Moçambique (capa/cover)
 (abril/April 1951)

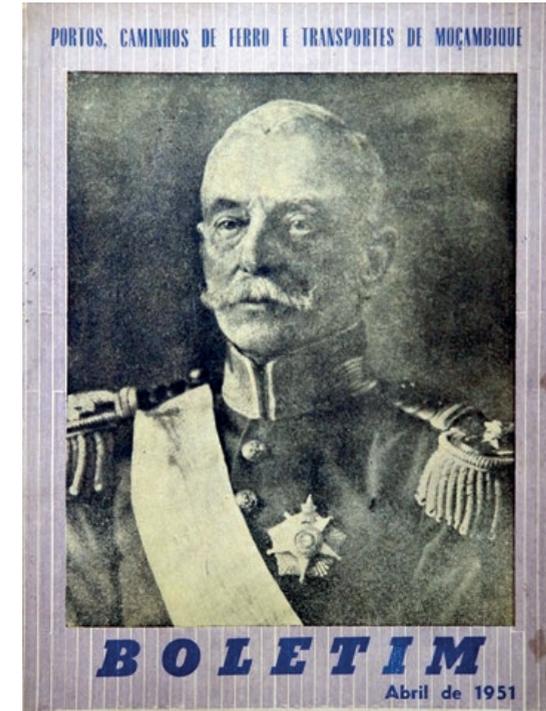


Fig. 3
 António de Oliveira Salazar,
Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro
e Transportes de
Moçambique (capa/cover)
 (abril/April 1953)

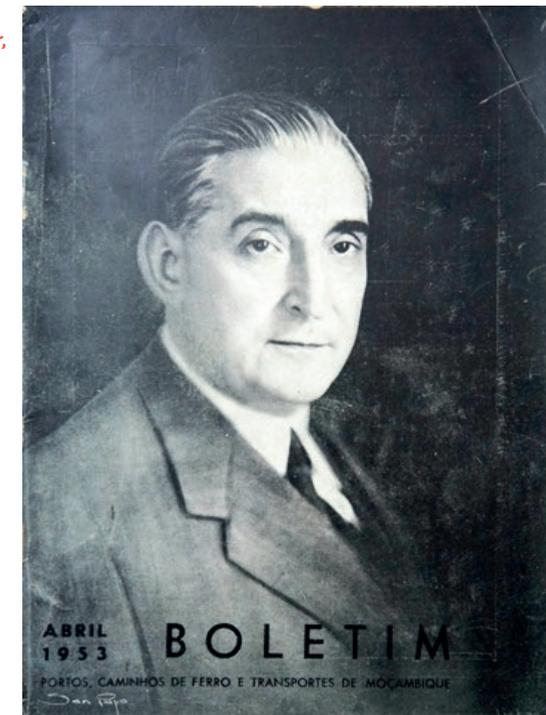




Fig. 4
Henrique Galvão (org.)
*Portugal não é um país
pequeno/ Portugal is no
small country (1940)*
hemerotecadigital.cm-lisboa.pt

The universal decolonization

The end of World War II (1939–1945) triggered the process of decolonization and independence of the territories that European countries still held in Asia and Africa. Universal condemnation of any form of domination of one people by another and the recognition of the right of all colonized peoples to self-determination were enshrined in the *Charter of the United Nations*, signed on June 26, 1945, by the UN founding countries, and in the *Universal Declaration of Human Rights*, adopted on December 10, 1948.

The first postwar independences were declared on the Asian continent: Indonesia in 1946, India and Ceylon in 1947, and Burma in 1948. The decolonizing movement also gained momentum in Africa during the 1950s and 1960s, with greater intensity after the Bandung conference in 1955 and the consequent strengthening of Afro-Asian solidarity: first in the north of the continent with the emancipation of Libya in 1951, Egypt in 1952, Morocco, Tunisia and Sudan in 1956, Mauritania in 1960, and Algeria in 1962, progressively extending southward with the independence proclamations of Ghana in 1957, Guinea in 1958, Cameroon, Togo, Mali, Senegal, Madagascar, Democratic Republic of Congo, Somalia, Benin, Niger, Burkina Faso, Ivory Coast, Chad, Central African Republic, Republic of Congo, Gabon and Nigeria in 1960, Sierra Leone, South Africa and Tanganyika in 1961, Rwanda, Burundi and Uganda in 1962, Kenya in 1963, Malawi, Zambia and Zanzibar (which merged with Tanganyika to form Tanzania) in 1964, Gambia in 1965, Botswana and Lesotho in 1966, and Mauritius, Swaziland and Equatorial Guinea in 1968.

The permanence of Portuguese rule over the eight non-self-governing territories that comprised the Portuguese Colonial Empire spread across Africa and Asia [Fig. 5] – Guinea-Bissau, Cape Verde, São Tomé and Príncipe, Angola, Mozambique, the Portuguese State of India, Macau and Timor – led to a succession of international condemnations originating in the bloc of Afro-Asian countries. This litigation took place over a series of episodes that began after Portugal joined the UN in December 1955, when the Secretary-General of the organization questioned the Portuguese Government, in July of the following year,

A descolonização universal

O final da II Guerra Mundial (1939–1945) iniciou o processo de descolonização e independência dos territórios que os países europeus ainda mantinham na Ásia e em África. A condenação universal de qualquer forma de dominação de um povo por outro e o reconhecimento do direito de todos os povos colonizados à autodeterminação foram consignados na *Carta das Nações Unidas*, assinada em 26 de junho de 1945 pelos países fundadores da ONU, e na *Declaração Universal dos Direitos do Homem*, adotada em 10 de dezembro de 1948.

As primeiras independências do pós-guerra foram declaradas no continente asiático: Indonésia em 1946, Índia e Ceilão em 1947 e Birmânia em 1948. O movimento descolonizador adquire ímpeto durante as décadas de 1950 e 1960 também em África, com maior intensidade após a realização da conferência de Bandung, em 1955, e o consequente reforço da solidariedade afro-asiática: primeiro no norte do continente com a emancipação da Líbia em 1951, Egito em 1952, Marrocos, Tunísia e Sudão em 1956, Mauritânia em 1960 e Argélia em 1962, estendendo-se progressivamente para sul com as proclamações de independência do Gana em 1957, Guiné em 1958, Camarões, Togo, Mali, Senegal, Madagáscar, República Democrática do Congo, Somália, Benim, Níger, Burkina Faso, Costa do Marfim, Chade, República Centro-Africana, República do Congo, Gabão e Nigéria em 1960, Serra Leoa, África do Sul e Tanganica em 1961, Ruanda, Burundi e Uganda em 1962, Quênia em 1963, Maláui, Zâmbia e Zanzibar (que se fundiu com o Tanganica para formar a Tanzânia) em 1964, Gâmbia em 1965, Botsuana e Lesoto em 1966 e Maurícia, Suazilândia e Guiné Equatorial em 1968.

A permanência do domínio português sobre os oito territórios não autônomos que integravam o Império Colonial Português, dispersos por África e Ásia [Fig. 5] – Guiné-Bissau, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Estado Português da Índia, Macau e Timor –, motivou uma sucessão de condenações internacionais com origem no bloco de países afro-asiáticos. Este contencioso decorreu ao longo de uma sucessão de episódios, iniciada após a entrada de Portugal na ONU, em dezembro de 1955, com a inquirição pelo Secretário-Geral da organização ao governo português, em julho do ano seguinte, sobre a administração

1. THE COLONIAL POLICY OF THE ESTADO NOVO REGIME

on the administration of non-autonomous territories. The process crystallized in December 1960, with the approval of the *Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples* by the XV General Assembly of the United Nations, in which each Portuguese overseas possession is specifically referred to as a colonial territory.

de territórios não-autónomos. O processo cristalizou-se em dezembro de 1960, com a aprovação da *Declaração sobre a Concessão de Independência aos Países e Povos Coloniais* pela XV Assembleia Geral das Nações Unidas, na qual cada possessão ultramarina portuguesa é especificamente referida como território colonial.

1. A POLÍTICA COLONIAL DO REGIME DO ESTADO NOVO

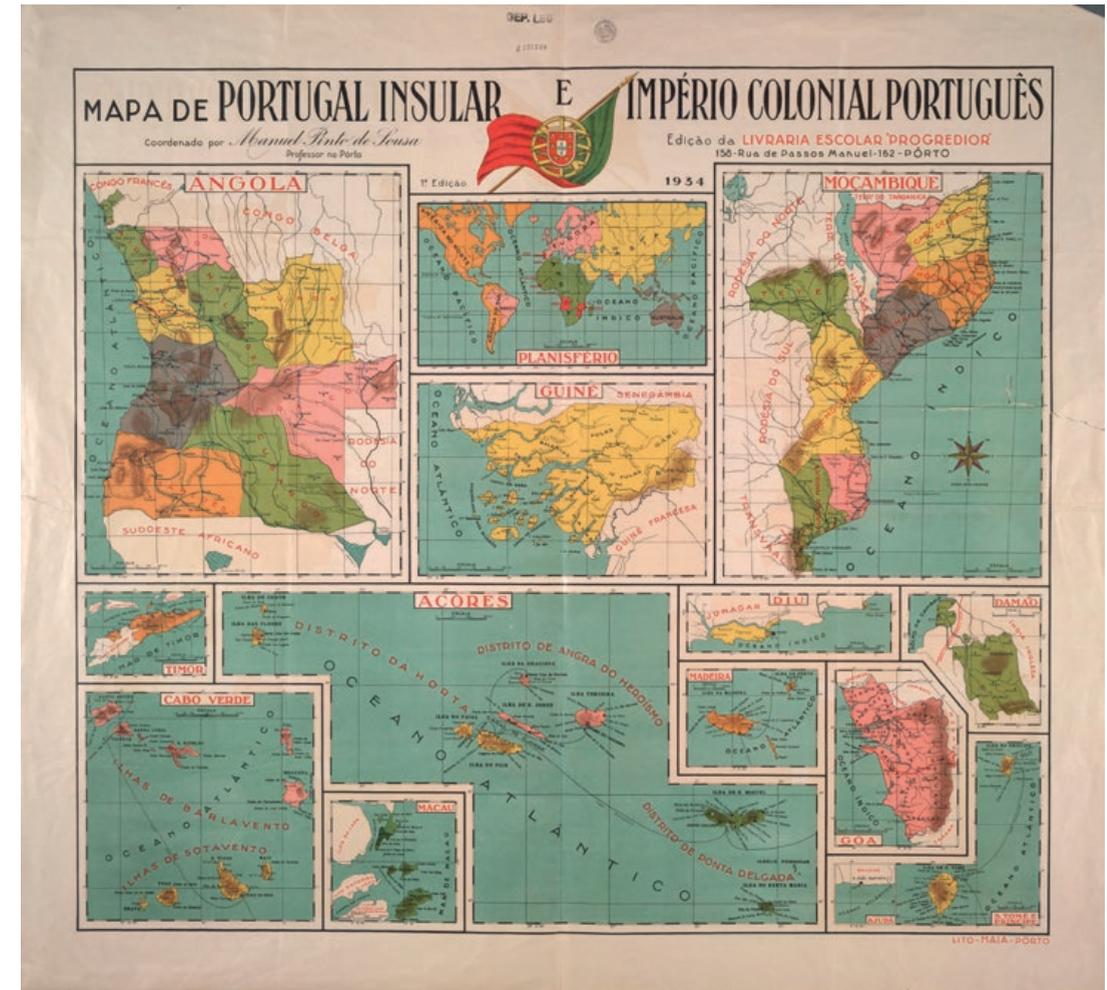


Fig. 5
Manuel Pinto de Sousa
(coord.)
*Mapa de Portugal
Insular e Império Colonial
Português / Map of
Insular Portugal and
the Portuguese Colonial
Empire (1934)*

bnd.bn.pt

Defending the Regime

However, Salazar had anticipated these criticisms of colonialism and structured the defense of his imperial policy through the resumption of the institutional nomenclature, monarchic and republican, and the policy of assimilation. Aware of the need to construct an operative political discourse to defend his regime, he gradually established a new utopian identity supported by changes in the legal, economic, and demographic framework: Portugal's secular nature as a multicontinental nation, one and indivisible.

The 1951 integrationist constitutional revision established a new legal framework that semantically altered the terms and concepts upon which the regime's colonial policy was predicated. The new Constitution included the modified provisions of the abolished *Colonial Act*, now placed under the title *On Portuguese Overseas*. References to both the empire and the colonies also disappeared from the text, and were replaced by *Overseas* and the old designation of *Overseas Provinces* [Fig. 6]. As a result of these modifications, the names of some official bodies were also changed: the Ministry of Colonies was renamed Ministry of Overseas, and the bodies that depended on it, such as the Colonies General Agency [Fig. 7] or the Colonial Urbanization Office, were renamed Overseas General Agency [Fig. 8] and Overseas Urbanization Office, respectively. In 1953, the *Organic Law of the Portuguese Overseas Territories* was promulgated, regulating the general regime of government of the overseas provinces, replacing the 1933 *Organic Charter of the Portuguese Colonial Empire*; in 1954, the *Statute of Indigenous Peoples* was revised, but without granting them full Portuguese citizenship.

The massacres carried out by the UPA (Union of the Populations of Angola) in Northern Angola on March 15, 1961, which marked the start of the colonial/liberation war in that country, and the appointment of Adriano Moreira (1922–2022) [Fig. 9] as Minister of Overseas in April of the same year, led to the revoke of the *Statute of the Portuguese Indigenous Peoples of the Provinces of Guinea, Angola, and Mozambique*. This act completed the legal framework of the integralist utopia.

The official discrimination between all natives of the multicontinental nation,

A defesa do Regime

No entanto Salazar tinha antecipado estas críticas ao colonialismo e estruturado a defesa da sua política imperial através da retoma da nomenclatura institucional, monárquica e republicana, e da política de assimilação. Consciente da necessidade de construção de um discurso político operativo de defesa do regime foi progressivamente estabelecendo uma nova utopia identitária suportada por alterações do quadro jurídico, económico e demográfico: o da natureza secular de Portugal como nação pluricontinental, una e indivisível.

A revisão constitucional integrista de 1951 instituiu um novo quadro jurídico que alterou semanticamente termos e conceitos nos quais assentava a política colonial do regime. A nova Constituição integrou as disposições modificadas do abolido *Acto Colonial*, agora colocadas sob a epígrafe *Do Ultramar Português*. Do texto desapareceram também as referências ao *império* e às *colónias*, termos substituídos por *ultramar* e pela antiga designação de *províncias ultramarinas* [Fig. 6]. Em consequência destas modificações foram igualmente alteradas as designações de alguns organismos oficiais: o Ministério das Colónias passou a chamar-se Ministério do Ultramar e os organismos que dele dependiam, como a Agência Geral das Colónias [Fig. 7] ou o Gabinete de Urbanização Colonial, passaram a denominar-se, respetivamente, Agência Geral do Ultramar [Fig. 8] e Gabinete de Urbanização do Ultramar. Em 1953 foi publicada a *Lei Orgânica do Ultramar Português*, regulando o regime geral de governo das províncias ultramarinas, em substituição da *Carta Orgânica do Império Colonial Português*, de 1933; em 1954 reviu-se o *Estatuto dos Indígenas* sem, no entanto, lhes conceder a plena cidadania portuguesa.

Os massacres perpetrados pela UPA (União das Populações de Angola) no Norte de Angola a 15 de março de 1961, que marcaram o início da guerra colonial/de libertação naquele país, e a nomeação de Adriano Moreira (1922–2022) [Fig. 9] como Ministro do Ultramar, em abril do mesmo ano, levou à revogação do *Estatuto dos Indígenas Portugueses das Províncias da Guiné, Angola e Moçambique*. Com este ato completou-se o enquadramento jurídico da utopia integralista.

Tinha finalmente terminado a discriminação oficial entre todos os naturais da nação pluricontinental, com Adriano Moreira como o seu principal defensor.

with Adriano Moreira as its main advocate, had finally ended. It was now argued that the Portuguese had a particular aptitude for fulfilling their historic mission of creating new multiracial and multicultural societies, a thesis exemplified by the process of racial and cultural miscegenation that presided over the construction of the Brazilian society.

This ideological discourse was based on the theorizing of Brazilian sociologist Gilberto Freyre (1900–1987), who created the presumed sciences of Luso-tropicalism and Luso-tropicology. In *The Masters and the Slaves* (1933), and in *O mundo que o português criou* (*The World Created by the Portuguese*) (1940) [Fig. 10], Freyre postulated the specific universalistic vocation of Portuguese colonization to create new racially and culturally hybrid tropical societies through miscegenation and acculturation.

Gilberto Freyre's theorization was widely used by the Estado Novo regime to validate its colonial policy in Africa with supposed scientificity in the face of international condemnation. In 1951, Freyre was invited by the Minister of Overseas Territories to visit Portugal and the colonies. Freyre made the trip between 1951 and 1952 at the expense of the Portuguese Government and reflected on that experience in two works published in 1953: *Aventura e rotina* (*Adventure and Routine*) and *Um brasileiro em terras portuguesas* (*A Brazilian in Portuguese Lands*). His theses were widely disseminated by the press and also the subject of two publications: *Portuguese Integration in the Tropics* (1958), and *The Portuguese and the Tropics* (1961), both commissioned and published by the Portuguese State.

The defense of the regime's integrationist policy after World War II was mainly based on Portugal's economic investment in its possessions on the African continent. One of the pillars of this shift was the developmental policy – autarchic, protectionist, and of import substitution – designed by the Undersecretary of State for Industry, engineer Ferreira Dias, implemented from the mid-1940s. This policy promoted national industrialization by the large financial and industrial groups – such as Banco Espírito Santo, CUF, the Sommer/Champalimaud group,

Argumentava-se, agora, com a particular aptidão dos portugueses para cumprir a sua histórica missão de criação de novas sociedades plurirraciais e pluriculturais, tese exemplificada com o processo de miscigenação racial e cultural que presidiu à construção da sociedade brasileira.

A edificação deste discurso ideológico assentou na teorização do sociólogo brasileiro Gilberto Freyre (1900–1987). Inventor das supostas ciências do Luso-tropicalismo e da Luso-tropicologia, Freyre postulava, em *Casa-grande & senzala*, de 1933, e em *O mundo que o português criou*, de 1940 [Fig. 10], a específica vocação universalista da colonização portuguesa para, através da miscigenação e aculturação, criar novas sociedades tropicais rática e culturalmente híbridadas.

A teorização de Gilberto Freyre foi amplamente utilizada pelo regime do Estado Novo para, perante a condenação internacional, validar com uma suposta cientificidade a sua política colonial em África. Em 1951 Freyre é convidado pelo ministro do Ultramar a visitar Portugal e as colónias, um périplo que realiza entre 1951 e 1952 a expensas do governo português, e cuja experiência reflete em duas obras de 1953: *Aventura e rotina* e *Um brasileiro em terras portuguesas*. As suas teses, amplamente difundidas pela imprensa, foram ainda objeto de duas publicações: *Integração portuguesa nos trópicos*, de 1958, e *O luso e o trópico*, de 1961, ambas encomendadas e publicadas pelo Estado português.

A defesa da política integracionista do regime após a II Guerra Mundial fundamentou-se, principalmente, numa viragem económica de Portugal para as suas possessões no continente africano. Um dos pilares desta viragem assentou na política desenvolvimentista – autárquica, protecionista e de substituição de importações – gizada pelo subsecretário de Estado da Indústria, engenheiro Ferreira Dias, a partir de meados da década de 1940. Com esta política promoveu-se o fomento da industrialização nacional pelos grandes grupos financeiros e industriais – tais como o Banco Espírito Santo, a CUF, o grupo Sommer/Champalimaud, o Banco Português do Atlântico e o Banco Nacional Ultramarino –, e a modernização infraestrutural do país, financiada e executada ao abrigo dos I e II Planos de Fomento sexenais (1953–1958 e 1959–1964) [Fig. 11]. Ao abrigo destes programas foram edificados, nas antigas províncias ultramarinas africanas, novos edifícios públicos – escolas, hospitais, repartições públicas, edifícios do

Banco Português do Atlântico, and Banco Nacional Ultramarino –, and the country's infrastructural modernization, financed and executed under the first and second six-year development plans (1953–1958 and 1959–1964) [Fig. 11]. Under these programs, new public buildings were built in Portugal's former African overseas provinces to support colonization and population growth: schools, hospitals, administrative offices and buildings, churches, etc. New communication and natural resource exploitation infrastructures were also built, stimulating and supporting regional economic development, as well as roads, railways, bridges, ports, airports, dams, hydroelectric plants, irrigation schemes, subsoil prospecting, etc. Images of visits by high dignitaries to these undertakings were widely used to defend Portugal's role in Africa, such as those recorded during the trip of Admiral Américo Tomás (1894–1987), the last President of the Republic under the Estado Novo regime, to Mozambique in 1964 [Fig. 12].

The second pillar of the Portuguese investment in Africa was based on a financial strategy aimed at creating a Portuguese economic space (EEP): the *Escudo Zone*, an area of free circulation of goods between the mainland and the colonies. Salazar had been pursuing this goal since 1953 and it was the object of specific legislation enacted in November 1961. However, the decreed economic integration of the Portuguese space was never fully assumed or achieved, but rather put aside in favor of the country's progressive insertion in the economic structures of Western Europe.

The consolidation of the Portuguese presence in Africa through the colonization of vast territories with populations of metropolitan origin – an important component of the regime's political strategy – was effected via two complementary governmental policies: the creation of agricultural settlements, reproducing the rural environment of the Metropolis in the Cunene valley or in the Limpopo plain [Fig. 13], and the importation of the metropolitan demographic surplus via free emigration, enhanced by the economic and infrastructural development of the overseas provinces. The success of this second orientation was made possible

governo, igrejas, etc. – para apoio da colonização e do crescimento demográfico. Foram igualmente construídas novas infraestruturas de comunicação e exploração dos recursos naturais, estimulando e escorando o desenvolvimento económico regional: estradas, caminhos-de-ferro, pontes, portos, aeroportos, barragens, centrais hidroelétricas, esquemas de irrigação, de prospeção do subsolo, etc. As imagens das visitas que os altos dignitários fizeram a esses empreendimentos foram amplamente utilizadas para defesa do papel de Portugal em África, como as registadas durante a viagem do almirante Américo Tomás (1894–1987), último presidente da República do regime do Estado Novo, a Moçambique em 1964 [Fig. 12].

O segundo pilar da viragem para África assentou numa estratégia financeira tendente à criação de um espaço económico português (EEP): a *Zona do Escudo*, uma área de livre circulação de mercadorias entre a metrópole e as colónias. Objetivo perseguido por Salazar desde 1953 e objeto de legislação específica, promulgada em novembro de 1961, a decretada integração económica do espaço português nunca foi completamente assumida ou concretizada, antes preterida em favor da progressiva inserção do país nas estruturas económicas da Europa Ocidental.

A consolidação da presença portuguesa em África através da colonização de vastos territórios com populações de origem metropolitana – importante componente da estratégia política do regime –, foi efetuada através de duas políticas governamentais complementares: a criação de colonatos agrícolas, reproduzindo no vale do Cunene ou na planície do Limpopo o ambiente rural da metrópole [Fig. 13], e a importação dos excedentes demográficos metropolitanos através da emigração livre, potenciada pelo desenvolvimento económico e infraestrutural das províncias. O sucesso desta segunda orientação foi tornado possível pela progressiva abertura legal efetuada ao longo da década de 1950. Assim, a um regime emigratório restritivo que, enquanto impedia a imigração indiferenciada, permitia a entrada de indivíduos qualificados e seus parentes próximos e financiava a ida de famílias de colonos rurais, sucedeu, a partir de maio de 1956, uma parcial liberalização de movimentos e, a partir de fevereiro de 1962, com a promulgação do decreto número 44171, a livre circulação e estabelecimento de portugueses no interior do espaço nacional.

by the progressive legal opening made throughout the 1950s. Thus, to a strict emigration regime that, while prohibiting undifferentiated immigration, allowed qualified individuals and their close relatives to enter and supported the departure of rural settlers' families, succeeded, beginning in May 1956, a partial liberalization of movements and, with the promulgation of decree number 44171 on February 1962, the free circulation and establishment of Portuguese people within the national territory.

This latter measure enabled the regime to finally complete its defense strategy via the construction of an identity utopia based on the luso-tropical myth of the *multicontinental*, *multiracial*, and *multicultural* nation.

Com esta última medida completou-se, finalmente, a estratégia de defesa do regime pela construção de uma utopia identitária assente no mito luso-tropical da nação *pluricontinental*, *plurirracial* e *pluricultural*.

1. THE COLONIAL POLICY OF THE ESTADO NOVO REGIME

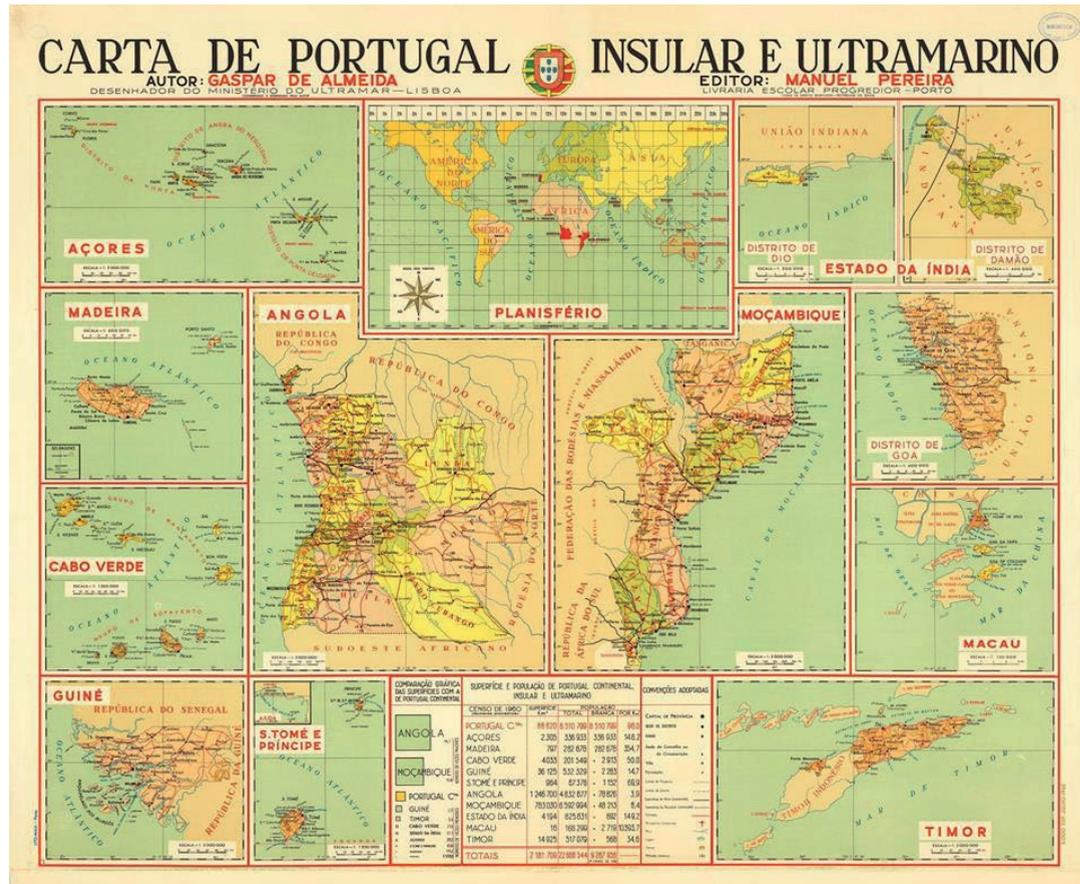


Fig. 6
Gaspar de Almeida,
Carta de Portugal Insular e Ultramarino / *Map of Insular and Overseas Portugal* (s.d./n.d.)
pinterest.pt

1. A POLÍTICA COLONIAL DO REGIME DO ESTADO NOVO

Fig. 7
Agência Geral das Colónias / Colonies
General Agency
Boletim Geral das Colónias
(capa/cover)
(julho/July 1951)
memoria-africa.ua.pt

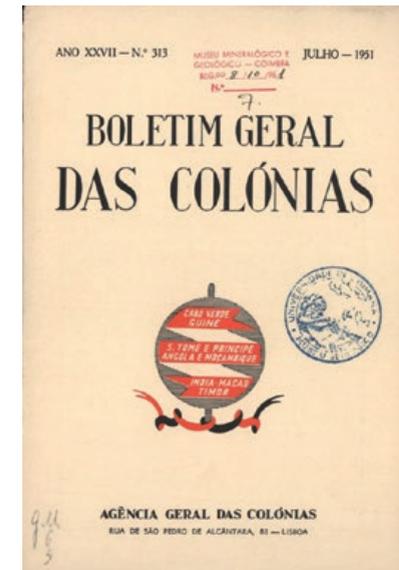


Fig. 8
Agência Geral do Ultramar / Overseas
General Agency
Boletim Geral do Ultramar
(capa/cover)
(agosto/August 1951)
memoria-africa.ua.pt

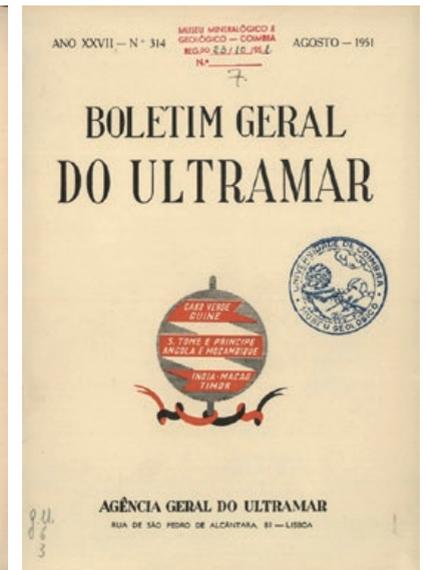


Fig. 9
Adriano Moreira,
Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique (capa/cover),
(outubro/October 1961)

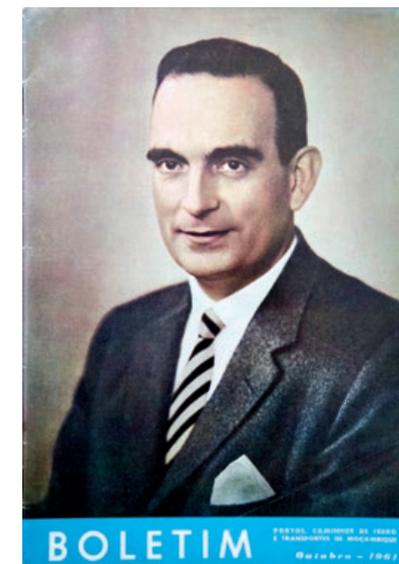


Fig. 10
Gilberto Freyre,
O mundo que o Português criou / *The World Created by the Portuguese*
(capa/cover) (1940)



Fig. 11
Secretariado Nacional
da Informação / National
Secretariat of Information
*O II Plano de Fomento
1959-1964 / The Second
Development Plan
1959-1964 (capa/cover)*
(1958)

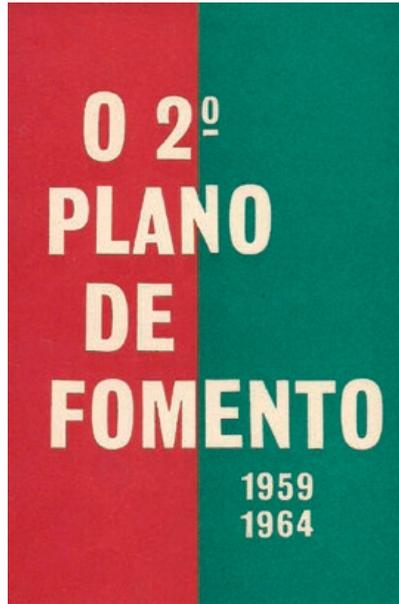


Fig. 12
Almirante Américo
Tomás durante a visita ao
porto da Beira / Admiral
Américo Tomás during a
visit to the port of Beira
*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro e
Transportes de Moçambique /
Boletim dos Portos, Caminhos
de Ferro e Transportes de
Moçambique (capa/cover),
agosto/August 1964,*

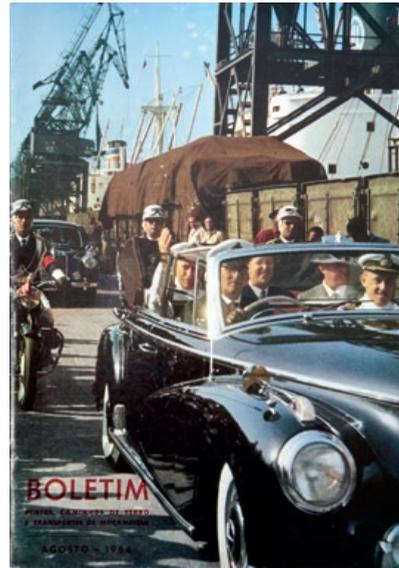


Fig. 13
Embarque de colonos
para o Colonato
do Limpopo / Boarding
of settlers for the Limpopo
Settlement (1954)
tracosdememoria.lettras.ulisboa.pt



2. O percurso do movimento moderno em Portugal

The course of the modern movement in Portugal

The emergence of modern architecture
The evolution of Portuguese architecture from the beginning of the 20th century to the early 1920s bore no marks of any real impact of the *Art Nouveau* style, being restricted to a few façade and decorative works, and was characterized by the direct passage from romantic historicism to the decorative arts of modernism under the influence of French *Art Déco* from the post-World War I (1914-1918) period, which in turn owed its origins to the Viennese Secession and the *Deutsche Werkbund* architecture from the pre-conflict period. The buildings constructed according to this new style relied on the expressive potentialities of the new concrete technology and on a new stylized design of the project's classical compositional elements. The application of decoration was intended to make the volumetric and structural relationships of the building explicit on the surface plans.

Simultaneously with the dissemination of the decorative arts style, from the mid-1920s onwards were built in Portugal innovative works in terms of their construction system, program and language, updated according to the international models of the European Modern Movement. Being contemporary to the process that led to the progressive affirmation and consolidation of the Salazar dictatorship, these works benefited from the Estado Novo's public works policy and, in their stylistic rupture with the eclectic 19th-century tradition and with the decorativism of early modernism, served the propaganda purposes of the regime for the modernization of the country.

The established power assigned the task of creating its architectural image to the new generations of professionals, thus generating the first modern Portuguese architecture in a paradoxical relationship between the regime's ideologically conservative nature and the avant-garde nature of the works it commissioned. The youngest authors of the first modern works - Carlos Rebelo de Andrade (1887-1971), Guilherme Rebelo de Andrade (1891-1969), Cristino da Silva (1896-1976), Pardal Monteiro (1897-1957), Carlos Ramos (1897-1969), Cottinelli Telmo (1897-1948), Cassiano Branco (1897-1970), Jorge Segurado (1898-1990), Rogério de Azevedo

A eclosão da arquitetura moderna

A evolução da arquitetura portuguesa desde o início do século XX aos primeiros anos da década de 1920 caracteriza-se pela ausência de verdadeiro impacto do estilo Arte Nova, remetido a escassas obras de fachada e de decoração, e à passagem direta do historicismo romântico ao modernismo das artes decorativas, por influência do *Art Déco* francês do período após a I Guerra Mundial (1914-1918), por sua vez originado na Secessão Vienense e na arquitetura da *Deutsche Werkbund* do período anterior ao conflito. Os edifícios construídos neste novo estilo contam com as potencialidades expressivas da nova tecnologia do betão e com um novo desenho estilizado dos elementos clássicos de composição do projeto. A aplicação da decoração pretende tornar explícitas, sobre os planos superficiais, as relações volumétricas e estruturais do edificado.

Coexistindo com a difusão do estilo das artes decorativas, a partir de meados da década de 1920 são construídas em Portugal obras inovadoras no seu sistema construtivo, no seu programa e na sua linguagem, atualizadas com os modelos internacionais do Movimento Moderno europeu. Contemporâneas do processo que conduziu à progressiva afirmação e consolidação da ditadura salazarista, estas obras beneficiam da política de obras públicas do Estado Novo e servem, na sua rutura estilística com a tradição eclética oitocentista e com o decorativismo do modernismo inicial, a propaganda de modernização do país do novo regime.

O poder vai conferir o encargo de criar a sua imagem arquitetónica às novas gerações de profissionais, gerando-se a primeira arquitetura moderna portuguesa numa relação paradoxal entre a natureza ideologicamente conservadora do regime e o carácter vanguardista das obras que encomenda. Os mais novos autores das primeiras obras modernas, Carlos Rebelo de Andrade (1887-1971), Guilherme Rebelo de Andrade (1891-1969), Cristino da Silva (1896-1976), Pardal Monteiro (1897-1957), Carlos Ramos (1897-1969), Cottinelli Telmo (1897-1948), Cassiano Branco (1897-1970), Jorge Segurado (1898-1990), Rogério de Azevedo (1898-1983) e Adelino Nunes (1903-1948), entre outros, constituem não um movimento arquitetónico, mas antes uma geração de arquitetos.

(1898–1983), and Adelino Nunes (1903–1948), among others – did not constitute an architectural movement, but rather a generation of architects. They shared approximate ages, a classical education in Fine Arts, and a practical apprenticeship in the studios of the prestigious architects of the previous generation. As the country lacked publications of theoretical reflection on contemporary architecture, their knowledge of modern European architecture was limited to superficial consultation of models published in imported magazines, sporadic contacts with European colleagues, or trips abroad.

However, the building systems they could resort to were undergoing a major renewal. From the late 19th century until approximately the 1920s, the use of iron and steel in construction was limited to the structural resolution of buildings via innovative programs such as railway stations, elevators, warehouses, etc., or to occasional situations of greater technical demand in the then-current construction. Unlike the use of iron and steel, the emergence of reinforced concrete triggered a need to rethink the forms that the new material allowed to create. Used since the beginning of the century in the works of Ventura Terra (1866–1919) or Marques da Silva (1869–1947), two authors trained in the rationalist classicism of the *Beaux-Arts*, reinforced concrete was relegated to a structural function that was often hidden under the decorative vocabulary of these two authors. By the end of the 1910s and throughout the 1920s, both scientific (through the publication of books and magazines dedicated to the calculation processes in this material) and normative frameworks emerged, together with the first regulations that defined its use and made it mandatory in some public building construction programs. Its use allowed the structural elements to be autonomous from the closing and compartmentalization elements of the spaces and to obtain an enormous spatial and plastic freedom in the composition of the buildings.

The change occurred in construction systems and the influence of the architectural models of the Modern Movement disseminated in Europe from the mid-1920s onwards, such as cubism,

Têm em comum uma proximidade de idades, uma formação clássica nas Belas Artes e uma aprendizagem prática nos ateliers dos arquitetos de prestígio da geração anterior. O seu conhecimento da arquitetura moderna europeia reduz-se, pela ausência no país de publicações de reflexão teórica sobre a arquitetura sua contemporânea, à consulta superficial dos modelos publicados em revistas importadas, aos contactos esporádicos com colegas europeus ou às viagens ao estrangeiro.

Os sistemas construtivos com que podiam contar estavam, no entanto, em franca renovação. Desde finais do século XIX até cerca dos anos 20 do século XX a utilização do ferro e aço na construção estava limitada à resolução estrutural de edifícios com programas inovadores, como estações de caminho-de-ferro, ascensores, armazéns, etc., ou a situações pontuais de maior exigência técnica na construção corrente. O surgimento do betão armado desencadeou, ao contrário da utilização do ferro e aço, uma necessidade de repensar as formas que o novo material permitia criar. Utilizado desde o início do século nas obras de Ventura Terra (1866–1919) ou de Marques da Silva (1869–1947), autores formados no classicismo racionalista das *Beaux-Arts*, foi remetido a uma função estrutural muitas vezes oculta pelo vocabulário decorativo destes autores. Nos finais da década de 1910 e ao longo da de 1920, surgirão os enquadramentos científicos, com a publicação de livros e revistas dedicadas aos processos de cálculo neste material, e normativos, com os primeiros regulamentos que definem o seu emprego e o tornam obrigatório em alguns programas de edifícios públicos. O seu emprego permitia autonomizar os elementos estruturais dos elementos de encerramento e compartimentação dos espaços e obter uma enorme liberdade espacial e plástica na composição dos edifícios.

A mudança de sistemas construtivos e a influência dos modelos arquitetónicos do Movimento Moderno, difundidos na Europa a partir de meados da década de 1920, como o cubismo, o expressionismo ou o neoplasticismo, serão responsáveis pela alteração de linguagens na arquitetura oficial assim como nas fachadas dos edifícios de habitação dos grandes centros urbanos do país. Os edifícios desenhados ao longo deste período pelos arquitetos da primeira geração moderna têm uma linguagem comum – paredes delgadas, coberturas planas, janelas horizontais, pilares e lajes de betão, superfícies rebocadas, quinas vivas, etc. Apresentam

expressionism or neoplasticism, led to the change of language both in official architecture and in the façades of residential buildings in the country's major urban centers. The buildings designed during this period by the architects of the first modern generation have a common language: thin walls, flat roofs, horizontal windows, concrete pillars and slabs, plastered surfaces, sharp corners, etc. They also feature an innovative functional design, resulting from the unprecedented nature of the proposed programs, and from an exploration of the limits of new construction technologies and the plastic dimension of interior spaces.

The architects of the first generation, who shared an eclectic background and self-taught understanding of the proposals of the Modern Movement, integrated the new language into the set of their own formal repertoires, and made their practice in institutional architecture oscillate between the models of modernity and tradition, depending on of the specific programmatic requirements of each building [Figs. 14–18].

também uma conceção funcional inovadora, resultado da natureza inédita dos programas propostos, e de uma exploração dos limites das novas tecnologias construtivas e da dimensão plástica dos espaços interiores.

Os arquitetos da primeira geração, de formação eclética, autodidatas na compreensão das propostas do Movimento Moderno, integraram a nova linguagem no conjunto dos seus próprios reportórios formais e fizeram oscilar a sua prática na arquitetura institucional entre os modelos da modernidade e da tradição, em função das exigências programáticas específicas de cada edifício [Figs. 14–18].

Fig. 14
Carlos Ramos,
Pavilhão de Rádio do
Instituto Português de
Oncologia / Radio Pavilion
of the Portuguese Oncology
Institute, Lisboa/Lisbon
(1927-1933)
Mário Novais, (s.d.)
Col. Estúdio Mário Novais / FCG
Biblioteca de Arte e Arquivos



Fig. 15
Pardal Monteiro,
Instituto Superior Técnico
/ Higher Technology
Institute, Lisboa/Lisbon
(1927-1936)
Mário Novais, (s.d.)
Col. Estúdio Mário Novais / FCG
Biblioteca de Arte e Arquivos



Fig. 16
Cassiano Branco,
Cine-Teatro Éden
/ Cine-Theater Éden,
Lisboa/Lisbon (1929-1937)
Mário Novais, (s.d.)
Col. Estúdio Mário Novais / FCG
Biblioteca de Arte e Arquivos



Fig. 17
Jorge Segurado,
Casa da Moeda
/ The Portuguese Mint,
Lisboa/Lisbon (1934-1938)
Paulo Guedes, 1941
toponimialisboa.wordpress.com



Regression in the Regime's architecture

The polemic triggered by the regime's most conservative sectors around the modern Beja High School, [Fig. 18] a project by Cristino da Silva, was centered on the building's internationalist language, which was considered inappropriate in face of the Portuguese people's character. The public nature of this discussion corresponded to the regime's first awareness of the gap between the Modern Movement's avant-garde language and the cultural recomposition undertaken by the Estado Novo, between the abstractionism of the former and the rhetoric of the latter. The conflict was resolved by Salazar's direct intervention, which led to a radical shift in the official architectural image.

The architects of the first modernist generation had no choice but to abandon modern architecture in favor of a language that methodologically and scientifically was closer to their training and which, in fact, they had never stopped practicing. This inflection of languages and methods also arose from the theoretical superficiality on which their practice was based, from the increase in official orders and, in some cases, from a structural ideological identification with the regime.

The process of defining the architecture of the Estado Novo underwent rapid formal evolution, from its first symbolically founding moment with the Exhibition of the Portuguese World in 1940 [Fig. 19], to its widespread dissemination. Throughout this process, it incorporated influences from traditional Portuguese architecture and from the official architectures of Italy, Spain, and Germany. At the same time, it underwent a purging of the remnants of the modern language, from which it preserved the stylization of plans and volumes. It was finally consolidated into two stylistic models suitable for different programmatic circumstances.

The first model was an extension of the nationalist romanticism of the 19th century, whose greatest propagandist was Raul Lino (1879–1974) and whose manifesto was the architecture of the Portuguese World Exhibition. The scenographic monumentality of the exposition symbolized the defeat of the language of modern buildings. It signified, above all, the renunciation by the first generation

A regressão na arquitetura do Regime

A polémica que foi desencadeada pelos sectores mais conservadores do regime em torno do moderno Liceu de Beja [Fig. 18], projeto de Cristino da Silva, esteve centrada na linguagem internacionalista do edifício, considerada desadequada em relação ao carácter do povo português. A natureza pública da discussão correspondeu a uma primeira tomada de consciência, pelo regime, do desfasamento entre a linguagem vanguardista do Movimento Moderno e a recomposição cultural empreendida pelo Estado Novo, entre o abstracionismo do primeiro e a retórica do segundo. O conflito resolveu-se pela intervenção direta de Salazar, o que conduziu a uma radical inflexão na imagem arquitetónica oficial.

Aos arquitetos da primeira geração modernista só lhes restou abandonar a arquitetura moderna em favor de uma linguagem que, metodológica e cientificamente, mais se aproximava da sua formação e que, de facto, nunca tinham deixado de praticar. Uma inflexão de linguagens e de métodos que se deveu também à superficialidade teórica em que a sua prática assentava, ao aumento das encomendas oficiais e, nalguns casos, a uma estrutural identificação ideológica com o regime.

O processo de definição da arquitetura do Estado Novo teve uma rápida evolução formal, desde um primeiro momento simbolicamente fundador, com a Exposição do Mundo Português, em 1940 [Fig. 19], até à sua difusão generalizada. Ao longo deste processo incorporou influências da arquitetura tradicional portuguesa e das arquiteturas oficiais de Itália, Espanha e Alemanha. Sofreu, em simultâneo, uma depuração dos resquícios da linguagem moderna, da qual conservou a estilização dos planos e dos volumes. Consolidou-se, finalmente, em dois modelos estilísticos adequados a diferentes circunstâncias programáticas.

O primeiro modelo, um prolongamento do romantismo nacionalista do século XIX, teve em Raul Lino (1879–1974) o seu maior propagandista e na arquitetura da Exposição do Mundo Português o seu manifesto. A monumentalidade cenográfica da exposição simbolizou a derrota da linguagem dos edifícios modernos. Significou, principalmente, a renúncia dos arquitetos da primeira geração à arquitetura internacional moderna.

to the modern international architecture. This model, which came to be called *Português Suave* (mild Portuguese), in its version impoverished by generalization, consisted of a scenographic synthesis of formal elements, arbitrarily taken from vernacular architecture or 18th-century architecture. It was used in buildings with a spatial and functional organization based on conventional archetypes, although built with hybrid construction systems [Fig. 20].

But the *Português Suave* did not seem monumental enough to satisfy all the regime's rhetorical ambitions. A determining factor in the creation of a style more in keeping with the dignity of the State institutions was the influence of the monumental neoclassic architecture of Nazi Germany, consolidated in 1941 with the coming to Portugal of the exhibition *Modern German Architecture* and of its main architect, Minister Albert Speer (1909–1981). This architecture left its mark mainly in the plan of Uptown Coimbra [Fig. 21] and in numerous law courts built around the country over the years, with the Porto law court marking its ultimate achievement, already in the early 1960s.

Este modelo, que se veio a chamar *Português Suave* na sua versão empobrecida pela generalização, era constituído por uma síntese cenográfica de elementos formais, arbitrariamente retirados à arquitetura vernacular ou à arquitetura setecentista. Foi concretizado em edifícios de organização espacial e funcional assente em arquétipos convencionais, embora erguidos com sistemas construtivos híbridos [Fig. 20].

Mas o *Português Suave* não parecia suficientemente monumental para satisfazer todas as ambições retóricas do regime. Determinante para a criação de um estilo mais consentâneo com a dignidade das instituições do Estado foi a influência da arquitetura monumental neoclássica da Alemanha nazi, consolidada em 1941 com a vinda a Portugal da exposição *Moderna Architectura Alemã* e do seu principal arquiteto, o ministro Albert Speer (1909–1981). A marca desta arquitetura foi deixada principalmente no plano da Alta de Coimbra [Fig. 21] e em inúmeros palácios de justiça construídos pelo país ao longo dos anos, com o palácio de justiça do Porto a constituir a sua concretização final, já no início da década de 1960.

Fig. 18
Cristino da Silva,
Liceu Nacional de Fialho
de Almeida / National High
School Fialho de Almeida,
Beja (1930-1934)
 Mário Novais, (s.d.)
 Col. Estúdio Mário Novais / FCG
 Biblioteca de Arte e Arquivos



Fig. 19
Cottinelli Telmo, Cristino
da Silva, Raul Lino, Pardal
Monteiro, Carlos Ramos,
Jorge Segurado, (et al.),
Exposição do Mundo
Português / Portuguese
World Exhibition,
Lisboa/Lisbon (1940)
 Mário Novais, 1940
 Col. Estúdio Mário Novais / FCG
 Biblioteca de Arte e Arquivos



Fig. 20
Cristino da Silva
Praça do Areeiro / Areeiro
Square, Lisboa/Lisbon,
(1941-1960)
 Mário Novais, (s.d.)
 Col. Estúdio Mário Novais / FCG
 Biblioteca de Arte e Arquivos



Fig. 21
Cottinelli Telmo,
Plano geral da Cidade
Universitária de Coimbra
/ General plan of the
University City of Coimbra
(1943-1950)
 Mário Novais, (s.d.)
 Col. Estúdio Mário Novais / FCG
 Biblioteca de Arte e Arquivos



Affirmation of the Modern Movement

The 1st National Congress of Architecture took place in 1948 and was originally conceived to be an apology for the work of the Estado Novo and its main entrepreneur, Engineer Duarte Pacheco. Official in nature, this initiative symbolically marked the defeat of the Regime's official architecture and the victory of the theses of the new generations of architects who advocated a change in methods, languages and production systems by adapting them to the new reality of the economic and social fabric and updating them in accordance with the spirit, already triumphant in Europe, of the Modern Movement and the Athens Charter (1933).

Thanks to a previous achievement that allowed congress members' communications to be exempted from prior censorship, a large number of participants in the 1st National Congress – young people from a third generation of modern architects, accompanied by older elements of a second generation that had emerged in the second half of the 1930s – swiftly contested the official architecture. The most contentious theses were advocated by the ICAT, *Iniciativas Culturais Arte e Técnica* (Cultural Initiatives Art and Technique), a group of Lisbon-based professionals that included elements of all generations of modern architects, editors and owners of the renewed and updated journal *Arquitectura*. The group included Keil do Amaral (1910–1975), Alberto Pessoa (1919–1985), Hernâni Gandra (1914–1988), Celestino de Castro (1920–2007), Formosinho Sanches (1922–2004), Raúl Chorão Ramalho (1914–2002), and Francisco Castro Rodrigues (1920–2015), among others. They were accompanied in this contestation by architects from the ODAM, *Organização dos Arquitetos Modernos* (Organization of Modern Architects). They proposed to disseminate *the principles of modern architecture, to form a professional conscience, to create understanding between architects and visual artists, to oppose the amateurism that was being practiced, and, finally, to value the individual and the Portuguese society*. Based in Porto, responsible for setting up an exhibition of modern architecture in 1947, ODAM was composed of Arménio Losa (1908–1988), Cassiano Barbosa (1911–1998), Viana de Lima (1913–1991), João Andresen (1920–1967), Fernando Távora (1923–2005),

A afirmação do Movimento Moderno

O I Congresso Nacional de Arquitectura, realizado em 1948, foi originalmente concebido para ser uma apologia da obra do Estado Novo e do seu principal empreendedor, o Eng. Duarte Pacheco. De iniciativa oficial, esta iniciativa assinalou simbolicamente a derrota da arquitetura oficial do Regime e a vitória das teses das novas gerações de arquitetos que defendiam uma alteração de métodos, linguagens e sistemas produtivos, adaptando-os a uma nova realidade do tecido económico e social e atualizando-os de acordo com o espírito, triunfante na Europa, do Movimento Moderno e da Carta de Atenas (1933).

Graças a uma conquista inicial, que permitiu que as comunicações dos congressistas estivessem livres de censura prévia, rapidamente se viu instalado no I Congresso Nacional a contestação à arquitetura oficial por parte de grande número de participantes: jovens de uma terceira geração de arquitetos modernos acompanhados por elementos mais velhos de uma segunda geração, aparecida na segunda metade da década de 1930. As teses mais contestatárias foram defendidas pelo ICAT, *Iniciativas Culturais Arte e Técnica*, grupo de profissionais de Lisboa composto por elementos de todas as gerações de arquitetos modernos, editores e proprietários da renovada e atualizada revista *Arquitectura*. Do grupo faziam parte Keil do Amaral (1910–1975), Alberto Pessoa (1919–1985), Hernâni Gandra (1914–1988), Celestino de Castro (1920–2007), Formosinho Sanches (1922–2004), Raúl Chorão Ramalho (1914–2002) e Francisco Castro Rodrigues (1920–2015), entre outros. Nessa contestação foram acompanhados por arquitetos oriundos do ODAM, *Organização dos Arquitetos Modernos*. Propunham-se divulgar *os princípios da arquitectura moderna, formar uma consciência profissional, criar entendimento entre arquitectos e artistas plásticos, obstar ao amadorismo praticado, valorizar, enfim, o indivíduo e a sociedade portuguesa*. Sedeado no Porto, o ODAM era composto por Arménio Losa (1908–1988), Cassiano Barbosa (1911–1998), Viana de Lima (1913–1991), João Andresen (1920–1967), Fernando Távora (1923–2005), Fernando Eurico (n. 1922), António Matos Veloso (1923–2014), João José Tinoco (1924–1983) e Acácio Couto Jorge (n. 1923), entre muitos outros.

Fernando Eurico (b. 1922), António Matos Veloso (1923–2014), João José Tinoco (1924–1983), and Mário Acácio Couto Jorge (b. 1923), among many others.

The positions expressed on the topics under discussion at the Congress, *Architecture at the National Level* and *The Portuguese Housing Problem*, had underlying opposing attitudes of subservience to the regime and active political resistance. On one side were those who, in agreement with the established power, made themselves heard by arguing that architecture should be national; on the other side there was the challenging of national values and the advocacy of solutions based on the Athens Charter, of a new design method, of a universal language and construction system based on the axioms of the International Style.

The issue of traditional Portuguese architecture was not definitively resolved at the 1st Congress by the adoption of an international architectural model. Aiming to demystify the existence of a national style, the idea of a survey of popular Portuguese architecture was launched there, taking up a first proposal put forward by Keil do Amaral in 1947 in *Arquitectura*, and which the board of the Architects Union took up in 1949, executing it from 1955 and publishing it in 1961 under the title *Arquitectura Popular em Portugal*. (Popular Architecture in Portugal).

Throughout the 1950s, Portuguese architecture oscillated between official commissions in progressive quantitative decline, characterized by a monumental and historicist language, and private commissions or commissions from institutions that enjoyed greater autonomy in relation to the established power, based on the rational principles of functionalism [Figs. 22–25]. The search for a rigorous definition of tradition, at the time of the symbolic conquest of modernity, resulted in an apparent separation between the principles of intervention and the reference models to be used—between internationalists and regionalists—that characterized modern architectural production in Portugal until the early 1960s.

As posições expressas sobre os temas em discussão no Congresso, a *Arquitectura no plano nacional* e o *Problema português da habitação*, tinham subjacentes opostas atitudes de subserviência para com o regime e de resistência política ativa. De um lado, os que, de acordo com o poder instituído, se faziam ouvir ao defenderem que a arquitetura deveria ser nacional; do outro, a contestação dos valores nacionalistas e a defesa de soluções baseadas na Carta de Atenas, de um método de projeto novo, de uma linguagem e de um sistema construtivo universais baseados nos axiomas do Estilo Internacional.

A questão da arquitetura tradicional portuguesa não foi definitivamente resolvida no I Congresso pela adoção de um modelo arquitetónico internacional. Com o intuito de desmistificar a existência de um estilo nacional, foi aí lançada a ideia de um inquérito à arquitetura popular portuguesa, retomando uma primeira proposta avançada por Keil do Amaral em 1947 na *Arquitectura* e que a direção do Sindicato dos Arquitetos assumiu em 1949, executou a partir de 1955 e publicou em 1961 com o título *Arquitectura Popular em Portugal*.

Ao longo da década de 1950, a arquitetura portuguesa oscilou entre a encomenda oficial em progressiva diminuição quantitativa, de linguagem monumental e historicista, e a encomenda privada ou de instituições com maior autonomia do poder, assente nos princípios racionais do funcionalismo [Figs. 22–25]. No momento de conquista simbólica da modernidade, a procura de uma definição rigorosa para a tradição provocou uma aparente separação entre os princípios de intervenção e os modelos de referência a utilizar – entre os internacionalistas e os regionalistas –, caracterizando a produção arquitetónica moderna em Portugal até ao início da década de 1960.

Fig. 22
Arménio Losa
e Cassiano Barbosa,
Edifício DKW / DKW
Building (1946-1957)

Mário Novais, (s.d.)
Col. Estúdio Mário Novais / FCG
Biblioteca de Arte e Arquivos



Fig. 23
Keil do Amaral
e Alberto Cruz,
Feira Internacional de
Lisboa / International
Lisbon Fair (1951-1957)

Mário Novais, 1957
Col. Estúdio Mário Novais / FCG
Biblioteca de Arte e Arquivos



Fig. 24
Celestino de Castro,
Casa do Ameal / Ameal
House, Porto (1948)

Mário Novais, (s.d.)
Col. Estúdio Mário Novais / FCG
Biblioteca de Arte e Arquivos



Fig. 25
Alberto Pessoa,
Hernâni Gandra
e João Abel Manta,
Conjunto Habitacional
na Avenida Infante Santo
/ Housing Complex in
Infante Santo Avenue,
Lisboa/Lisbon (1955)

Mário Novais, 1955
Col. Estúdio Mário Novais / FCG
Biblioteca de Arte e Arquivos



3. O movimento moderno em Moçambique: os jovens autores

The modern movement in Mozambique: the young authors

3. O MOVIMENTO MODERNO EM MOÇAMBIQUE: OS JOVENS AUTORES

As we have seen, the 1st National Congress of Architecture signaled the emergence of a new generation of Portuguese professionals. Some of its members, who were disappointed with the lack of private commissions, and possibly persecuted by the political police, emigrated to the former overseas provinces of Angola and Mozambique throughout the 1950s and 1960s. Once in Africa, they designed the projects for the housing and infrastructure buildings that population growth and accelerated economic development required.

Their professional praxis was informed by the principles of the Modern Movement – use of industrial building systems, standardized materials, functional optimization and flexibility, and rigorous climatic adaptation of buildings –, providing local public entities and private developers with the tools that allowed large-scale construction in newly founded urban fabrics, or in the process of its expansion and consolidation.

Between the early 1950s and the outbreak of the colonial/liberation war in 1964, modern architecture in Mozambique was mostly produced by architects living there, although a few large and important works were commissioned to metropolitan architects.

The Metropolitan architects

This first group includes projects and works designed in the former Metropolis by: Leonardo de Castro Freire (1912–c. 1970) – National Cine-Theater, in Beira City (1953–1956) [Fig. 26]; Manuel Alzina de Meneses (1920–2001) – BNU's (Overseas National Bank) Porto Amélia branch (1953–1957) [Fig. 27] and BNU staff quarters in Quelimane (1954); Arménio Losa and Cassiano Barbosa – Montegiro Commercial, Tourist and Housing Complex (1954–1966) [Fig. 28], and Monteiro & Giro's Ceramics Factory and Cluster Housing (1956–1960), both in Quelimane; Keil do Amaral – TAP (Portuguese Airlines) branch in Lourenço Marques (1954–1955) and, in collaboration with Alberto Cruz (1920–1990), the Pavilion for the Exhibition of Portuguese Industries at the Mozambique Economic Activities Exhibition, in Lourenço Marques (1956); José Gomes Bastos (1914–1991) – BNU's Lourenço Marques branch

A realização do I Congresso Nacional de Arquitectura sinalizou, como vimos, a emergência de uma nova geração de profissionais portugueses. Alguns dos seus componentes, desapontados com a falta de encomendas particulares e, eventualmente, perseguidos pela polícia política, emigraram para as antigas províncias ultramarinas de Angola e Moçambique ao longo das décadas de 1950 e 1960. Uma vez em África, desenharam os projetos para os edifícios habitacionais e infraestruturais que o crescimento populacional e o acelerado desenvolvimento económico requeriam.

A sua praxis profissional estava informada pelos princípios do Movimento Moderno – utilização de sistemas construtivos industriais, materiais standardizados, otimização e flexibilização funcional e rigorosa adaptação climática dos edifícios –, fornecendo às entidades públicas locais e aos empreendedores privados os instrumentos que permitiram a construção em larga escala nos tecidos urbanos recentemente fundados, ou em processo de expansão e consolidação.

Entre o início da década de 1950 e o eclodir da guerra colonial/de libertação, em 1964, a arquitetura moderna em Moçambique foi maioritariamente produzida por arquitetos aí residentes, embora algumas escassas obras de grande dimensão e relevo tenham sido encomendadas a autores metropolitanos.

Os metropolitanos

Neste primeiro grupo incluem-se projetos e obras desenhados na antiga metrópole por: Leonardo de Castro Freire (1912–c. 1970) – Cine-Teatro Nacional, na cidade da Beira (1953–1956) [Fig. 26]; Manuel Alzina de Meneses (1920–2001) – Dependência de Porto Amélia do BNU (Banco Nacional Ultramarino) (1953–1957) [Fig. 27] e Habitações dos funcionários do BNU em Quelimane (1954); Arménio Losa e Cassiano Barbosa – Complexo Comercial, Turístico e Habitacional Montegiro (1954–1966) [Fig. 28] e Fábrica de Cerâmica e Aglomerado Habitacional da Monteiro & Giro (1956–1960), ambos em Quelimane; Keil do Amaral – Delegação da TAP em Lourenço Marques (1954–1955) e, em colaboração com Alberto Cruz (1920–1990), Pavilhão da Feira das Indústrias Portuguesas na Exposição das Atividades Económicas de Moçambique, em Lourenço Marques (1956); José Gomes Bastos

3. THE MODERN MOVEMENT IN MOZAMBIQUE: THE YOUNG AUTHORS

(1954–1964) [Fig. 29], BNU's Inhambane branch remodeling (1962–1964), BNU Administration Residence in Lourenço Marques (1962–1963, project), and Saldanha Building in Lourenço Marques (1962–1965, project); Luís Possolo (1924–1999) – Nacala Cement Factory (1958–1963), S. Martinho Municipal Market, Quelimane (1958–1959), and Radio-Naval Station of Lourenço Marques (1959); Cândido Palma de Melo (1922–2003) – Gago Coutinho Airport's Terminal, Control Tower and Technical Services, Lourenço Marques (1953–1963) [Fig. 30], and Sacadura Cabral International Airport's Terminal and Technical Services, Beira (1961–1968) [Fig. 31], the latter probably in collaboration with architects Raul Santiago Pinto and Octávio Rego Costa.

(1914–1991) – Filial de Lourenço Marques do BNU (1954–1964) [Fig. 29], Remodelação da Dependência de Inhambane do BNU (1962–1964), Residência para Administração do BNU em Lourenço Marques (1962–1963, projeto) e Prédio Saldanha, em Lourenço Marques (1962–1965, projeto); Luís Possolo (1924–1999) – Fábrica de Cimentos de Nacala (1958–1963), Mercado Municipal de S. Martinho, Quelimane (1958–1959), e Estação Rádio-Naval de Lourenço Marques (1959); Cândido Palma de Melo (1922–2003) – Aerogare, Torre de Comando e Serviços Técnicos do Aeroporto Gago Coutinho, Lourenço Marques (1953–1963) [Fig. 30], e Aerogare e Serviços Técnicos do Aeroporto Internacional Sacadura Cabral, Beira (1961–1968) [Fig. 31], esta última em possível colaboração com os arquitetos Raul Santiago Pinto e Octávio Rego Costa.

3. O MOVIMENTO MODERNO EM MOÇAMBIQUE: OS JOVENS AUTORES

Fig. 26
Leonardo Castro Freire,
Cine-Teatro Nacional
/ National Cine-Theater,
Beira (1953–1956)
EM, 2009



Fig. 27
Manuel Alzina de Meneses,
Dependência de Porto
Amélia do BNU / BNU's
Porto Amélia branch,
(1953–1957)
EM, 2010



Fig. 28
Arménio Losa e Cassiano
Barbosa,
Complexo Comercial,
Turístico e Habitacional
Monteiro / Monteiro
Commercial, Tourist
and Housing Complex,
Quelimane (1954-1966)
EM, 2009



Fig. 29 José Gomes Bastos,
Filial de Lourenço Marques
do BNU / BNU's Lourenço
Marques branch
(1954-1964)
EM, 2010



Fig. 30
Cândido Palma de Melo,
Aerogare, Torre de
Comando e Serviços
Técnicos do Aeroporto
Gago Coutinho / Gago
Coutinho Airport's Air
Terminal, Control Tower
and Technical Services,
Lourenço Marques,
(1953-1963)
EM, 2010

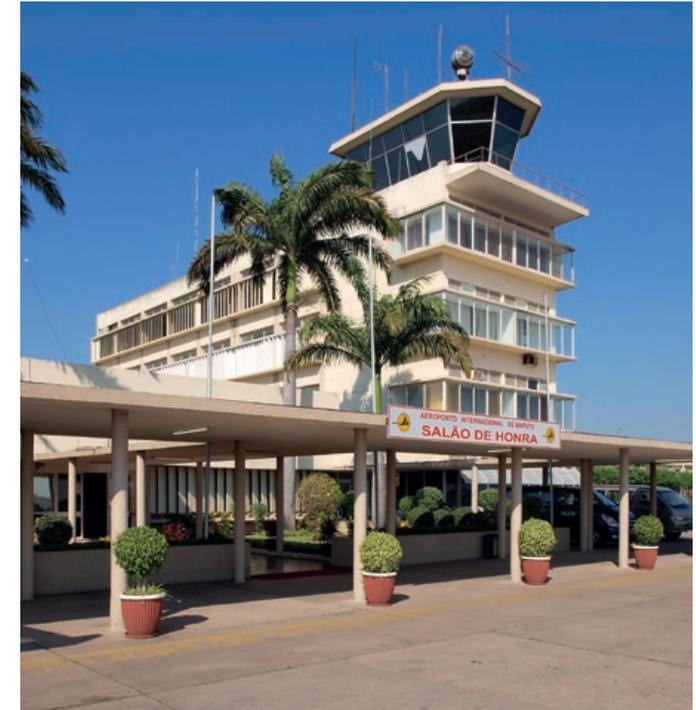


Fig. 31
Cândido Palma de Melo,
Raúl Santiago Pinto
e Octávio Rego Costa,
Aerogare e Serviços
Técnicos do Aeroporto
Internacional Sacadura
Cabral / Sacadura Cabral
International Airport's Air
Terminal and Technical
Services, Beira (1961-1968)
EM, 2020

The provincial architects

This group includes the professionals who had been working in Mozambique since the mid-1940s, as well as the architects from the province or the Metropolis who, upon completing their architectural studies, returned or settled in Mozambique during the 1950s and 1960s. Trained in the values of Modern Movement architecture, these young architects orthodoxly applied its forms and principles to the numerous buildings and some urbanization plans they designed for the Mozambican territory.

Most of the professionals with the largest and most relevant architectural production settled in the two main cities, Lourenço Marques and Beira. They informally divided the territory in two main areas of action: south of Rio Save, the architectural projects were preferably designed by architects residing in the capital [Figs. 32-37] – Francisco Assis (b. 1915), Fernando Mesquita (1916-1994), Amâncio d'Alpoim Miranda (Pancho) Guedes (1925-2015), Alberto Soeiro (1917-?), Nuno Craveiro Lopes (1921-1972), Fernando de Sousa (1913-1996), Maria Carlota Quintanilha (1923-2015), João José Tinoco, Marcos Miranda Guedes (1924-2001) with Octávio Pó, Luís Vasconcelos (1927-2003) and Carlos Veiga Camelo (1930-2020), among others; north of Rio Save, the projects were mostly carried out by architects living in the second largest city of the former province [Figs. 38-43] – Carlos Ivo (1918-1996), João Garizo do Carmo (1917-1974), Francisco José de Castro (1923-2016), Paulo de Melo Sampaio (1926-1968), Bernardino Ramalhete (1921-2018), João José Malato (1926-2003), Julião de Azevedo (b. 1932), Acácio Couto Jorge, and Eduardo da Naia Marques (b. 1935), among others, as well.

Os provinciais

Neste grupo compreendem-se os profissionais que se encontravam a trabalhar em Moçambique desde meados da década de 1940 e os arquitetos naturais da província ou da metrópole que, após os seus estudos de arquitetura, retornaram ou se estabeleceram em Moçambique durante as décadas de 1950 e 1960. Formados nos valores da arquitetura do Movimento Moderno, estes jovens aplicaram ortodoxamente as suas formas e princípios aos inúmeros edifícios e a alguns planos de urbanização que desenharam para o território moçambicano.

A maioria dos profissionais, com maior e mais relevante produção arquitetónica, estabeleceu-se nas duas principais cidades, Lourenço Marques e Beira. Informalmente dividiram o território em duas grandes áreas de atuação: a sul do Rio Save os projetos de arquitetura foram preferencialmente elaborados por residentes na capital [Figs. 32-37] – Francisco Assis (n. 1915), Fernando Mesquita (1916-1994), Amâncio d'Alpoim Miranda (Pancho) Guedes (1925-2015), Alberto Soeiro (1917-?), Nuno Craveiro Lopes (1921-1972), Fernando de Sousa (1913-1996), Maria Carlota Quintanilha (1923-2015), João José Tinoco, Marcos Miranda Guedes (1924-2001) com Octávio Pó, Luís Vasconcelos (1927-2003) e Carlos Veiga Camelo (1930-2020), entre outros; a norte do Rio Save, os projetos foram maioritariamente realizados por arquitetos residentes na segunda maior cidade da antiga província [Figs. 38-43] – Carlos Ivo (1918-1996), João Garizo do Carmo (1917-1974), Francisco José de Castro (1923-2016), Paulo de Melo Sampaio (1926-1968), Bernardino Ramalhete (1921-2018), João José Malato (1926-2003), Julião de Azevedo (n. 1932), Acácio Couto Jorge e Eduardo da Naia Marques (n. 1935), entre outros também.

Fig. 32

Francisco Assis
e Luís Vasconcelos,
Hospital Geral do Hospital
Central Miguel Bombarda
/ General Hospital of
the Miguel Bombarda
Central Hospital, Lourenço
Marques (1958-1965)
EM, 2010

**Fig. 33**

Fernando Mesquita,
Escola Industrial e
Comercial Vasco da Gama
/ Vasco da Gama Industrial
and Commercial School,
Inhambane (1960-1963)
EM, 2018



Fig. 34
Pancho Guedes,
Padaria Saipal / Saipal
Bakery, Lourenço Marques
(1952-1958)
EM, 2009



Fig. 35
Nuno Craveiro Lopes,
Igreja de Santo António
da Polana / Church of
Santo António da Polana,
Lourenço Marques
(1959-1962)
EM, 2009



Fig. 36
João José Tinoco,
Maria Carlota Quintanilha
e Alberto Soeiro,
Direcção dos Serviços
de Aeronáutica Civil
/ Directorate of Civil
Aeronautics Services,
Lourenço Marques
(c. 1958-1959)
EM, 2018



Fig. 37
Marcos Miranda
Guedes e Octávio Pó,
Cinema Infante D. Henrique
/ Infante D. Henrique
Cinema, Lourenço Marques
(1962-1966)
EM, 2010



Fig. 38
Carlos Ivo,
Edifício Buccellato & Filhos
/ Buccellato & Filhos
Building, Beira (1959-1960)
EM, 2009



Fig. 39
João Garizo do Carmo,
Cine-Teatro São Jorge
/ São Jorge Cine-Theater,
Beira (1952-1954)
EM, 2020

Fig. 40
Francisco José de Castro,
Dependência de Quelimane
do BNU / BNU's Quelimane
branch (1960-1972)
EM, 2009



Fig. 41
Paulo de Melo Sampaio,
Prédio Montalto / Montalto
Building, Vila Pery
(1957-1960)
EM, 2010



Fig. 42
Bernardino Ramalhete,
Igreja do Sagrado Coração
de Jesus / Church of the
Sacred Heart of Jesus,
Beira (c. 1961-1964)
EM, 2010



Fig. 43
Julião de Azevedo e
Eduardo da Naia Marques,
Piscina do Clube
Ferroviário / Railwaymen
Club Swimming Pool,
Gondola (1959-1964)
EM, 2010

**The architects of the
Beira Central Station**

For the design of the Beira Central Station, Bernardino Ramalhete [Fig. 44] brought together some of the main architects established in Beira City at the end of the 1950s: João Garizo do Carmo, Francisco José de Castro, and Paulo de Melo Sampaio.

Fig. 44
Bernardino Ramalhete

Jornal do Norte.
Suplemento semanal
do Diário de Moçambique,
5 agosto/August 1960, p. 3

Fig. 45
João Garizo do Carmo

Diário de Moçambique,
26 agosto/August 1955, p. 3

João Garizo do Carmo

João Afonso Garizo do Carmo [Fig. 45] was born in Beira City. He was the son of architect Jaime Afonso do Carmo (work supervisor at the Mozambique Company, Director of Services of the Directorate-General of Public Works and Inspection of the Beira Railway, author of the Master Plan of the Ponta Gêa neighborhood and the bridge project over the Chiveve River). João Afonso had two siblings: engineer Luís Garizo do Carmo, and architect, ceramist, engraver, sculptor, painter, graphic artist and filmmaker Jorge Garizo do Carmo (1927-1997), with whom he collaborated on several projects.

He was enrolled at EBAP (Porto Fine Arts School) between 1942 and 1949, and finished the Architecture course at the Lisbon's sister school in 1951. In 1948 he published in the journal *Arquitetura* the design for a chocolate factory and respective workers' quarter for the firm Altriz Lda. in Coimbra, a project he carried out in collaboration with Bento d'Almeida (1918-1997) and Vítor Palla (1922-2006). He also published in that same journal the interior design of a café in Lisbon

**Os arquitetos da
Estação Central da Beira**

Para o projeto da Estação Central da Beira, Bernardino Ramalhete [Fig. 44] congregou, como adiante veremos, alguns dos principais arquitetos estabelecidos na cidade da Beira no final da década de 1950: João Garizo do Carmo, Francisco José de Castro e Paulo de Melo Sampaio.



João Garizo do Carmo

João Afonso Garizo do Carmo [Fig. 45] nasceu na cidade da Beira, filho do arquiteto Jaime Afonso do Carmo (condutor de trabalhos da Companhia de Moçambique, Diretor de Serviços da Direcção-Geral das Obras Públicas e Fiscalização do Caminho de Ferro da Beira, autor do Plano Diretor do Bairro da Ponta-Gêa e do projeto da Ponte sobre o Chiveve), e irmão do engenheiro Luís Garizo do Carmo e do arquiteto, ceramista, gravador, escultor, pintor, artista gráfico e cineasta Jorge Garizo do Carmo (1927-1997), com quem colaborou em diversos projetos.

Esteve matriculado na EBAP (Escola de Belas Artes do Porto) entre 1942 e 1949, tendo concluído o curso de Arquitetura na congénere de Lisboa em 1951. Em 1948 publicou, na revista *Arquitetura*, o projeto para uma fábrica de chocolates e respetivo bairro operário para a firma Altriz Lda., em Coimbra, projeto realizado em colaboração com Bento d'Almeida (1918-1997) e Vítor Palla (1922-2006). Na mesma revista publicou também o arranjo interior de um café em Lisboa, desenhado em coautoria com Orlando Avelino. Executou alguns trabalhos de decoração em estabelecimentos comerciais e de urbanismo para

in co-authorship with Orlando Avelino. He conducted some decoration work in commercial establishments and urban planning for the Municipality of Lisbon, and partnered with architect Faria da Costa (1906–1971) in the arrangement of Plaza da Figueira. In Porto City he worked with architect Viana de Lima (1913–1991) in overseeing the construction of the Hotel Império (1943).

João Garizo do Carmo returned to his hometown in 1952, where in the exercise of his liberal profession he twice won the Araújo de Lacerda Architecture Award for the years 1954 (António Duarte Houses) and 1955 (whose attribution we do not know). He taught at the Freire de Andrade Industrial and Commercial School, having been appointed its sub-director in late 1960, and belonged to the Aesthetic Commission of the Beira Municipality, for which he was appointed in January 1957. In October 1962 he applied for the position of 1st class architect for the Beira Municipality after the departure of architect Carlos Veiga Camelo, having held the position of head of the 3rd Urbanization Section. From 1964 onwards, illness progressively prevented him from drawing, forcing him to abandon the practice of design. Between 1970 and 1972 he worked in Macau for the Ministry of Overseas. He returned to Portugal in 1972 and died in Cascais in 1974.

The work and thought of João Garizo do Carmo, a professional of the third generation of Portuguese modern architects, was characterized by the orthodox use of the forms and principles that shaped the international architecture of the post-World War II Modern Movement. He rejected the validity of any traditionalist nationalism and asserted the need for a modern tropical architecture, referring to the Brazilian case as an example. The formal lexicon of his projects denotes influences that are common to the work of several Portuguese architects of the generation following the 1st National Congress of Architecture, such as the explicit architectural references to the work of Oscar Niemeyer, Le Corbusier, and Félix Candela.

His extensive architectural production was predominantly in housing programs of single-family dwellings or collective housing blocks for private clients and developers. His projects for public facilities,

a Câmara Municipal de Lisboa, tendo colaborado com o arquiteto Faria da Costa (1906–1971) no arranjo da Praça da Figueira. Na cidade do Porto, trabalhou com o arquiteto Viana de Lima (1913–1991) no acompanhamento da obra do Hotel Império (1943).

João Garizo do Carmo regressou à sua cidade natal em 1952 na qual, no exercício da profissão liberal, conquistou por duas vezes o Prémio de Arquitetura Araújo de Lacerda referente aos anos de 1954 (Casas António Duarte) e de 1955, cuja atribuição desconhecemos. Desempenhou funções de docência na Escola Industrial e Comercial Freire de Andrade – tendo sido nomeado seu subdiretor nos finais de 1960 –, e pertenceu à Comissão de Estética da Câmara Municipal da Beira, para a qual foi indicado em janeiro de 1957. Em outubro de 1962 candidatou-se ao lugar de arquiteto de 1.ª classe da Câmara Municipal da Beira, lugar deixado vago pela saída do arquiteto Carlos Veiga Camelo, tendo ocupado o lugar de chefe da 3.ª Sessão de Urbanização. A partir de 1964, a doença vai progressivamente impedi-lo de desenhar, obrigando-o a abandonar o exercício do projeto. Entre 1970 e 1972 trabalhou em Macau para o Ministério do Ultramar. Regressou a Portugal em 1972, tendo falecido em 1974, em Cascais.

Profissional da terceira geração de arquitetos modernos portugueses, a obra e o pensamento de João Garizo do Carmo caracterizaram-se pela ortodoxa utilização das formas e dos princípios que informam a arquitetura internacional do Movimento Moderno do segundo pós-guerra. Recusou a validade de qualquer nacionalismo tradicionalista e afirmou a necessidade de uma arquitetura tropical moderna, referindo como exemplo o caso brasileiro. O léxico formal dos seus projetos denota influências comuns à obra de diversos arquitetos portugueses da geração posterior ao I Congresso Nacional de Arquitetura, tais como as explícitas referências arquitetónicas à obra de Oscar Niemeyer, Le Corbusier ou Felix Candela.

A sua extensa produção arquitetónica foi realizada, predominantemente, em programas habitacionais de moradias unifamiliares ou em blocos de habitação coletiva para clientes e promotores particulares. Os seus projetos para equipamentos públicos, de escalas bastante diversas, foram realizados maioritariamente para instituições autónomas do poder provincial e, mais raramente, para organismos oficiais.

of quite different scales, were mostly carried out for autonomous institutions of the provincial power, and more rarely for official bodies.

Projects and works: Predial Ultramarina's commercial and residential building, Beira (1952) [Fig. 46]; António Duarte Houses, Beira (1952–1954) [Fig. 47]; São Jorge Cine-Theater, Beira (1952–1954); Eduardo Pereira House, Beira (1953); António Gomes Frois House, Beira (1953, project); Deolinda Pinho House, Beira (1954); Church of the Immaculate Heart of Mary or Manga Church, Beira (1954–1957) [Figs. 48]; Almeida Garrett Cine-Theater, Nampula (b. 1955–1956) [Fig. 49]; Águia Cine-Theater, Quelimane (b. 1955–1958) [Fig. 50]; Martins Marques & Barreto commerce, office and residential building, Beira (1955, project); Niassa Club's Noble Room, Nampula (1955–1956); Nauticus Insurance Company headquarters building, Beira (1955–1957) [Fig. 51]; Episcopal Palace, Quelimane (1955–b. 1961) [Fig. 52]; Maria Lourenço Amaral House, Beira (1956, project); Parish Residence, Apostolado Pelo Livro, Chapel, Manager's Residence and Catholic Action, Quelimane (1956); Carlos Silva Houses, Beira (1957); Charles Tully Houses, Beira (1957) [Fig. 53]; Vasco Freitas Houses, Beira (1957) [Fig. 54]; Hostel in Macúti, Beira (1957, project); Beira Central Station (1957–1966), with Francisco José de Castro and Paulo de Melo Sampaio; Terrace Houses, Beira (1958); Garizo do Carmo Houses, Beira (1958) [Fig. 55]; Lopes & Ramos building, Beira (c. 1958, with Jorge Garizo do Carmo); Nauticus Insurance Company building, Vila Pery (1958, under construction in 1961); João Afonso dos Santos House, Beira (1959); Raul Mestre House, Beira (1959); Episcopal Palace, Porto Amélia (1959–b. 1962) [Fig. 56]; Administrative Offices, Quelimane (c. 1959–1963) [Fig. 57]; Chapel for the Diocese of Beira, Beira (1961, project); Calouste Gulbenkian Municipal Library, Beira (1963–1965) [Fig. 58]; Nauticus Insurance Company building, Beira (1963–1966) [Fig. 59]; Main Civic and Commercial Center of Beira (1964, draft); Permanent Exhibition Pavilion of National Economic Activities or Casa dos Bicos, Beira (1964–1966) [Fig. 60]; Urban arrangement of the Almirante Gago Coutinho Plaza or Praça do Município (1965, project).

Projetos e obras: Edifício de comércio e habitação da Predial Ultramarina, Beira (1952) [Fig. 46]; Casas António Duarte, Beira (1952–1954) [Fig. 47]; Cine-Teatro São Jorge, Beira (1952–1954); Casa Eduardo Pereira, Beira (1953); Casa António Gomes Frois, Beira (1953, projeto); Casa Deolinda Pinho, Beira (1954); Igreja do Imaculado Coração de Maria ou Igreja da Manga, Beira (1954–1957) [Figs. 48]; Cine-Teatro Almeida Garrett, Nampula (a. 1955–1956) [Fig. 49]; Cine-Teatro Águia, Quelimane (a. 1955–1958) [Fig. 50]; Edifício de comércio, escritórios e habitação da Martins Marques & Barreto, Beira (1955, projeto); Salão Nobre do Clube do Niassa, Nampula (1955–1956); Edifício-sede da Companhia de Seguros Nauticus, Beira (1955–1957) [Fig. 51]; Paço Episcopal, Quelimane (1955–a. 1961) [Fig. 52]; Casa Maria Lourenço Amaral, Beira (1956, projeto); Residência Paroquial, Apostolado Pelo Livro, Capela, Residência para o Gerente e Ação Católica, Quelimane (1956); Casas Carlos Silva, Beira (1957); Casas Charles Tully, Beira (1957) [Fig. 53]; Casas Vasco Freitas, Beira (1957) [Fig. 54]; Pousada no Macúti, Beira (1957, projeto); Estação Central da Beira (1957–1966, com Francisco José de Castro e Paulo de Melo Sampaio); Casas em Banda, Beira (1958); Casas Garizo do Carmo, Beira (1958) [Fig. 55]; Estabelecimento da firma Lopes & Ramos, Beira (c. 1958, com Jorge Garizo do Carmo); Edifício da Companhia de Seguros Nauticus, Vila Pery (1958, em construção em 1961); Casa João Afonso dos Santos, Beira (1959); Casa Raul Mestre, Beira (1959); Paço Episcopal, Porto Amélia (1959–a. 1962) [Fig. 56]; Palácio das Repartições, Quelimane (c. 1959–1963) [Fig. 57]; Capela para a Diocese da Beira, Beira (1961, projeto); Biblioteca Municipal Calouste Gulbenkian, Beira (1963–1965) [Fig. 58]; Edifício da Companhia de Seguros Nauticus, Beira (1963–1966) [Fig. 59]; Centro Cívico e Comercial Principal da Beira (1964, esboço); Pavilhão de Exposições Permanentes das Atividades Económicas Nacionais ou Casa dos Bicos, Beira (1964–1966) [Fig. 60]; Arranjo Urbanístico da Praça Almirante Gago Coutinho ou Praça do Município (1965, projeto).

Fig. 46
João Garizo do Carmo,
Edifício de comércio
e habitação da Predial
Ultramarina / Predial
Ultramarina's commercial
and housing building,
Beira (1952)
EM, 2019



Fig. 47
João Garizo do Carmo,
Casas António Duarte /
António Duarte Houses,
Beira (1952-1954)
EM, 2020

Fig. 48
João Garizo do Carmo,
Igreja do Imaculado
Coração de Maria ou Igreja
da Manga / Church of the
Immaculate Heart of Mary
or Manga Church, Beira
(1954-1957)
EM, 2009



Fig. 49
João Garizo do Carmo,
Cine-Teatro Almeida
Garrett / Almeida Garrett
Cine-Theater, Nampula
(a. 1955-1956)
EM, 2009



Fig. 50
João Garizo do Carmo,
Cine-Teatro Águia / Águia
Cine-Theater, Quelimane (a.
1955-1958)
EM, 2009



Fig. 51
João Garizo do Carmo,
Edifício-sede da
Companhia de Seguros
Nauticus / Nauticus
Insurance Company
headquarters building,
Beira (1955-1957)
EM, 2009



Fig. 52
João Garizo do Carmo,
Paço Episcopal /
Episcopal Palace,
Quelimane (1955-a. 1961)
EM, 2010



Fig. 53
João Garizo do Carmo,
Casas Charles Tully /
Charles Tully Houses,
Beira (1957)
EM, 2020



Fig. 54
João Garizo do Carmo,
Casas Vasco Freitas? /
Vasco Freitas Houses?,
Beira (1958)
EM, 2010



Fig. 55
João Garizo do Carmo,
Casas Garizo do Carmo /
Garizo do Carmo Houses,
Beira (1958)
EM, 2020



Fig. 56
João Garizo do Carmo,
Paço Episcopal / Episcopal
Palace, Porto Amélia,
(1959-a. 1962)
EM, 2010



Fig. 57
João Garizo do Carmo,
Palácio das Repartições
/ Administrative Offices,
Quelimane (c. 1959-1963)
EM, 2009



Fig. 58
João Garizo do Carmo,
Biblioteca Municipal
Calouste Gulbenkian
/ Calouste Gulbenkian
Municipal Library,
Beira (1963-1965)
EM, 2019



Fig. 59
João Garizo do Carmo,
Edifício da Companhia
de Seguros Nauticus,
Beira (1955-1957)
EM, 2009



Fig. 60
João Garizo do Carmo,
Pavilhão de Exposições
Permanentes das
Atividades Económicas
Nacionais ou
Casa dos Bicos /
Permanent Exhibition
Pavilion of National
Economic Activities or
Casa dos Bicos, Beira
1964-1966)
EM, 2020

Fig. 61
Francisco José de Castro
Diário de Moçambique,
 3 julho/July, 1956, p. 3



Francisco José de Castro

Francisco José Morales de los Rios de Castro [Fig. 61] attended the Architecture Course at EBAL (Lisbon Fine Arts School) between 1939 and 1952, where he also completed the Urbanism Course. He graduated with a final project for a nautical club in Lisbon that was published in the August 1952 issue of journal *Arquitetura*. He was awarded a scholarship to the University of Illinois, in the United States. While still a student of architecture, he attended the 1st National Congress of Architecture. He collaborated with architects António Lino (1914–1961) in 1941, Pardal Monteiro (1897–1957) in 1943, António Gomes Egea in 1949, and with the studio of Rui Atouguia (1917–2006) and Formosinho Sanchez (1922–2004) in 1951. In the latter office, he participated in the project for the Estacas Neighborhood, in Alvalade, Lisbon (1949–1955). He collaborated with several architects in the preparation of the Urbanization Plans of Chamusca and Salvaterra de Magos, and he also worked for the hospital building services.

At the urging of a cousin who was the director of Luselite in Beira City, and fulfilling a long-cherished desire to live in Africa, he moved to Beira in September 1952. At the invitation of the Mozambique Company, he was hired to do the detailing and monitoring of the work of the Beira's Grande Hotel [Fig. 62], since José Luís Porto, the author of the original project, had abandoned the construction and returned to the Metropolis. In Beira, he was a high school teacher and practiced his liberal

Francisco José de Castro

Francisco José Morales de los Rios de Castro [Fig. 61] frequentou o Curso de Arquitetura na EBAL (Escola de Belas Artes de Lisboa) entre 1939 e 1952, escola na qual concluiu igualmente o Curso Superior de Urbanismo. Diplomou-se com um projeto final para um clube náutico em Lisboa, trabalho que foi publicado no número de agosto de 1952 da revista *Arquitetura*. Foi bolseiro da University of Illinois, nos Estados Unidos. Ainda estudante de arquitetura, assistiu aos trabalhos do I Congresso Nacional de Arquitetura. Colaborou com os arquitetos António Lino (1914–1961) em 1941, Pardal Monteiro (1897–1957) em 1943, António Gomes Egea em 1949, e com o atelier de Rui Atouguia (1917–2006) e Formosinho Sanchez (1922–2004) em 1951. Neste último escritório, participou no projeto do Bairro das Estacas, em Alvalade, Lisboa (1949–1955). Colaborou com diversos arquitetos na elaboração dos Planos de Urbanização da Chamusca e de Salvaterra de Magos e trabalhou ainda para as construções hospitalares.

Em setembro de 1952, por incentivo de um primo, diretor da Luselite na cidade da Beira – e cumprindo um antigo desejo de viver em África –, transferiu-se para aquela cidade moçambicana. A convite da Companhia de Moçambique, foi contratado para realizar a pormenorização e o acompanhamento da obra do Grande Hotel da Beira [Fig. 62] uma vez que José Luís Porto, autor do projeto original, tinha abandonado a construção e regressado à Metrópole. Nesta cidade foi professor do ensino liceal e exerceu a atividade liberal em sociedade

profession in partnership with engineer João Cabral. He was awarded the Araújo de Lacerda Architecture Award several times: for the Francisco Queriol House, dated 1954 (1956 award); the José Ferreira House, dated 1959; and the Mundial Building, designed in partnership with Mário Acácio Couto Jorge (ex-aequo the 1964 prize). In 1956, he won an architectural award at the São Paulo Biennial in Brazil for a collaborative work. On July 19, 1961, he returned to Lisbon to take over the office of his uncle, the architect António Lino, who had died the previous year. Although he kept his offices in Beira and traveled to Mozambique several times a year, the operation of the metropolitan office did not allow him to return to live in Africa. In Portugal, he also carried out several works, including the project for the Alvor Casino, in the Algarve, carried out in partnership with architect J. Caldeira Cabral, and which the journal *Binário* published in 1973.

The Mozambican work of Francisco José de Castro, a professional of the third generation of Portuguese modern architects, was characterized by the orthodox application of the forms and principles of architecture of the Modern Movement, via the Corbusian production and modern Brazilian architecture. His work was supported by a clear theoretical awareness of the principles of international modern architecture and its gradual implementation in the provincial territory.

Although he lived in Mozambique for a short period, Francisco José de Castro had an extensive architectural production that encompassed all kinds of programs and scales: from the design of the furniture for the apartments of the BNU's branch in Quelimane, to the urbanization plans of Tete and Vila Cabral. Except for occasional commissions for the municipalities of Beira and Tete, CTT (Post, Telegraph and Telephone), Public Works Services and Mozambique Railways, his clientele was mostly composed of small private developers, large private companies – such as Luselite, Tabaqueira Portuguesa, Búzi, Cimentos de Moçambique, insurance companies such as Mundial Moçambique and Lusitana, the Agricultural Societies of Incomáti, Madal, Megaza and Pungué –, and by some institutions autonomous from government structures, such as the BNU or the Diocese of Beira.

com o engenheiro João Cabral. Recebeu, por diversas vezes, o Prémio de Arquitetura Araújo de Lacerda: com a casa Francisco Queriol, datada de 1954 (prémio de 1956); com a casa José Ferreira, datada de 1959; e com o projeto do Prédio Mundial, desenhado em colaboração com Mário Acácio Couto Jorge (prémio de 1964 ex-aequo). Em 1956 conquistou um prémio de arquitetura na Bienal de S. Paulo, no Brasil, por um trabalho realizado em colaboração. Em 19 de Julho de 1961 regressou a Lisboa para tomar conta do escritório do seu tio, arquiteto António Lino, falecido no ano anterior. Embora tenha mantido as suas instalações na Beira e viajado para Moçambique por diversas vezes ao ano, o funcionamento do escritório metropolitano não lhe permitiu voltar a residir em África. Na Metrópole realizou ainda diversas obras, entre as quais a do Casino do Alvor, Algarve, projeto que realizou em parceria com o arquiteto J. Caldeira Cabral e que a revista *Binário* publicou em 1973.

Profissional da terceira geração de arquitetos modernos portugueses, a obra moçambicana de Francisco José de Castro caracterizou-se por uma ortodoxa aplicação das formas e dos princípios da arquitetura do Movimento Moderno, por via da produção corbusiana e da moderna arquitetura brasileira. A sua obra foi suportada por uma nítida consciência teórica dos princípios da arquitetura moderna internacional e da sua gradual implementação no território provincial.

Embora residente em Moçambique durante um curto espaço de tempo, Francisco José de Castro teve uma extensa produção arquitetónica para todo o tipo de programas e escalas – do desenho do mobiliário dos apartamentos da dependência do BNU em Quelimane aos planos de urbanização de Tete e Vila Cabral. Excetuando pontuais encomendas para as câmaras municipais da Beira e de Tete, CTT (Correios, Telégrafos e Telefones), Serviço de Obras Públicas e Caminhos de Ferro de Moçambique, a sua clientela foi maioritariamente composta por pequenos promotores particulares, por grandes empresas privadas – como a Luselite, Tabaqueira Portuguesa, companhias do Búzi, de Cimentos de Moçambique, de seguros Mundial Moçambique e Lusitana, Sociedades Agrícolas do Incomáti, do Madal, de Megaza e do Pungué –, e por algumas instituições autónomas das estruturas governamentais, como o BNU ou a Diocese da Beira.

Projects and works: Grande Hotel (1946–1955, with José Luís Porto) [Fig. 62]; Fernando Frade House, Beira (1952); Jorge Jardim House, Dondo (1952); Residential Guest House, Vila Pery (1952); Residential Building (1953), Beira; A. Teixeira, Lda. Commerce and Residential Building, Beira (1953); Luselite Pavilion, Bulawayo Fair, Rhodesia (1953); Episcopal Palace, Beira (1953–1955) [Fig. 63]; Tourist Pavilion, Beira (1953–1957) [Fig. 64]; Restaurant for the Beira City Hall, Beira (1954, project); A. Costa Campos, Lda. Commerce and Residential Building, Beira (1954); Block of 4 Houses for António Muralha, Beira (1954); Pinzolas Building, Beira (1954); Cocorozis Building, Beira (1954–1955) [Fig. 65]; Francisco Queriol House, Beira (1954–1956); *Diário de Moçambique* commercial and residential building, Beira (1954–c. 1957) [Fig. 66]; Lopes & Irmão Building, Beira (1955, project); Eduardo Brazão Cine-Theater, Beira (1955, project); Nautical Club, Beira (1955); Embaixador Hotel, Beira (1955–1958) [Fig. 67]; Madal Agricultural Society offices and workshops, Quelimane (1955–b. 1959); Megaza Building, Beira (1955–1959) [Fig. 68]; BNU's Staff Quarters, Porto Amélia (1956, preliminary project); Houses for the Administration and the Administrator of the Madal Agricultural Society, Quelimane (1956); Mozambican Cement Company Indigenous Residential District, Dondo (1956); Santa Ana Church, Dondo (1956–1959) [Fig. 69]; João Cabral Residential Building, Beira (1956–c. 1958) [Fig. 70]; Anastácio House, Beira (1957); Ribeiro Lopes Houses, Beira (1957); East Africa Shipping, Ltd. Commercial and Residential Building, Beira (1957); Dr. Ribeiro de Brito Commercial and Residential Building, Beira (1957); Joaquim Alves, Lda. Commercial and Residential Building, Beira (1957) [Fig. 71]; António Alves Neto House, Beira (1957); Joaquim Barandas House, Beira (1957); Joaquim Barandas 4 Semi-detached Houses, Beira (1957); Captain José Vasconcelos 2 Semi-Detached Houses, Beira (1957); Scala Radio Commercial Establishment, Ltd., Beira (1957); M. Damião, Ltd. Carpentry Workshop (1957); House of the Agricultural Society of Megaza, Beira (1957); Vilela da Mota, Lda., Commercial and Residential Building, Beira (1957); House for the Pungué Agricultural Society, Pungué (1957); 4 Warehouses of

Projetos e obras: Grande Hotel (1946–1955, com José Luís Porto); Moradia Fernando Frade, Beira (1952); Moradia Jorge Jardim, Dondo (1952); Pensão Residencial, Vila Pery (1952); Edifício Habitacional (1953), Beira; Edifício de Comércio e Habitação de A. Teixeira, Lda., Beira (1953); Pavilhão Luselite, Feira de Bulavaio, Rodésia (1953); Paço Episcopal, Beira (1953–1955) [Fig. 63]; Pavilhão de Turistas, Beira (1953–1957) [Fig. 64]; Restaurante para a Câmara Municipal da Beira, Beira (1954, projeto); Edifício de Comércio e Habitação de A. Costa Campos, Lda., Beira (1954); Bloco de 4 Moradias de António Muralha, Beira (1954); Edifício Pinzolas, Beira (1954); Edifício Cocorozis, Beira (1954–1955) [Fig. 65]; Casa Francisco Queriol, Beira (1954–1956); Edifício de comércio e habitação do *Diário de Moçambique*, Beira (1954–c. 1957) [Fig. 66]; Edifício Lopes & Irmão, Beira (1955, projeto); Cine-Teatro Eduardo Brazão, Beira (1955, projeto); Clube Náutico, Beira (1955); Hotel Embaixador, Beira (1955–1958) [Fig. 67]; Escritórios e oficinas da Sociedade Agrícola do Madal, Quelimane (1955–a. 1959); Edifício Megaza, Beira (1955–1959) [Fig. 68]; Habitações para funcionários do BNU, Porto Amélia (1956, anteprojetos); Moradias da Administração e do Administrador da Sociedade Agrícola do Madal, Quelimane (1956); Bairro Residencial Indígena da Companhia de Cimentos de Moçambique, Dondo (1956); Igreja de Santa Ana, Dondo (1956–1959) [Fig. 69]; Edifício Habitacional de João Cabral, Beira (1956–c. 1958) [Fig. 70]; Casa Anastácio, Beira (1957); Casas Ribeiro Lopes, Beira (1957); Edifício de Comércio e Habitação da East Africa Shipping, Ltd., Beira (1957); Edifício de Comércio e Habitação do Dr. Ribeiro de Brito, Beira (1957); Edifício de Comércio e Habitação de Joaquim Alves, Lda., Beira (1957) [Fig. 71]; Moradia António Alves Neto, Beira (1957); Moradia de Joaquim Barandas, Beira (1957); 4 Moradias geminadas de Joaquim Barandas, Beira (1957); 2 Moradias Geminadas Cap. José Vasconcelos, Beira (1957); Estabelecimento Comercial Rádio Scala, Lda., Beira (1957); Oficina de Carpintaria M. Damião, Lda., Beira (1957); Moradia da Sociedade Agrícola de Megaza, Beira (1957); Edifício de Comércio e Habitação Vilela da Mota, Lda., Beira (1957); Moradia da Sociedade Agrícola do Pungué, Pungué (1957); 4 Armazéns da Sociedade Agrícola do Madal, Quelimane (1957); Moradia da Administração da Companhia de Cimentos de Moçambique, Dondo (1957); Sede do Clube de Nova Maceira, Dondo (1957–c. 1958);

the Madal Agricultural Society, Quelimane (1957); Mozambique Cements Company House, Dondo (1957); Nova Maceira Club Headquarters, Dondo (1957–c. 1958); School of the Reverend Marist Brothers, Beira (1957–1959) [Fig. 72]; Beira Central Station (1957–1966, with João Garizo do Carmo and Paulo de Melo Sampaio); Sacor Gas Station, Vila Pery (1957–1961); António Muralha residential block, Beira (1958); Eng. Almeida Teixeira residential block, Beira (1958); João Sequeira Commercial and Residential Building, Beira (1958); Rodrigues Building, Beira (1958, project); Safari Building, Beira (1958, project); J. J. Ramos House, Beira (1958); J. J. Ramos Semi-Detached Houses, Beira (1958); José Mateus House, Beira (1958); 6 Semi-detached houses by António Rodrigues Pires, Beira (1958); Riviera Bakery, Lda., Beira (1958); Sacor Gas Station, Beira (1958); Automobile Dealership, Beira (1958); Houses of the Director of the Agricultural Society of Megaza, Morrumbala (1958); Housing of the Board of Directors of the Búzi Company, Búzi (1958); BNU's semi-detached houses, Tete (1958) [Fig. 73]; Francisco José de Castro House, Vila Pery (1958); Manuela Faria House, Vila Pery (1958); BNU's Tete branch (1958–1960, project) (1958–1960, project) [Fig. 74]; Remodeling of the building and residence of the BNU manager, Mozambique Island (1958–a. 1962) [Fig. 75]; Housing for the Director of CTT, Beira (1959, project); Megaza Agricultural Society Commercial and Residential Building at Ponta Gêa (1959, project); Beira Health House (1959, project); Barreto & Filhos, Lda. Commercial and Residential Building, Beira (1959, project); José Dinis Menezes Residential Block, Beira (1959); José Ferreira House, Beira (1959); Megaza Agricultural Society's Car Dealership, Beira (1959); Eng. João Cabral Plastics Factory, Beira (1959); Islamic Mosque, Beira (1959); Tete Urbanization Plan (1959); Tete Municipality (1959–1960, project); Vila Cabral Urbanization Plan (1959–1961); Blue Building, Beira (1959–1961) [Fig. 76]; Mundial Building, Beira (1959–1962, with Mário Couto Jorge) [Fig. 77]; Fernando Valente House, Beira (1960, project); Filipe Mayer Commerce and Residential Building, Beira (1960, project); Francisco Matoso Commercial and Residential Building, Beira (1960, project); Mozambique Cement

Colégio dos Reverendos Irmãos Maristas, Beira (1957–1959) [Fig. 72]; Estação Central da Beira (1957–1966, com João Garizo do Carmo e Paulo de Melo Sampaio); Estação de Serviço Sacor, Vila Pery (1957–1961); Bloco habitacional de António Muralha, Beira (1958); Bloco habitacional do Eng. Almeida Teixeira, Beira (1958); Edifício de Comércio e Habitação de João Sequeira, Beira (1958); Edifício Rodrigues, Beira (1958, projeto); Edifício Safari, Beira (1958, projeto); Moradia de J. J. Ramos, Beira (1958); Moradias Geminadas de J. J. Ramos, Beira (1958); Moradia de José Mateus, Beira (1958); 6 Moradias Geminadas de António Rodrigues Pires, Beira (1958); Pastelaria Riviera, Lda., Beira (1958); Estação de Serviço Sacor, Beira (1958); Stand de Automóveis, Beira (1958); Moradias do Diretor e do Diretor Agrícola da Sociedade Agrícola de Megaza, Morrumbala (1958); Moradia da Administração da Companhia do Búzi, Búzi (1958); Moradias tipo gemelar para o BNU, Tete (1958) [Fig. 73]; Moradia Francisco José de Castro, Vila Pery (1958); Moradia Manuela Faria, Vila Pery (1958); Dependência de Tete do BNU (1958–1960, projeto) [Fig. 74]; Remodelação do edifício e residência do gerente do BNU, Ilha de Moçambique (1958–p. 1962) [Fig. 75]; Moradia para Diretor dos CTT, Beira (1959, projeto); Edifício de Comércio e Habitação na Ponta-Gêa da Sociedade Agrícola de Megaza (1959, projeto); Casa de Saúde da Beira (1959, projeto); Moradia da Sociedade Agrícola de Megaza, Megaza (1959, projeto); Edifício de Comércio e Habitação Barreto & Filhos, Lda., Beira (1959); Bloco Habitacional de José Dinis Menezes, Beira (1959); Casa José Ferreira, Beira (1959); Stand de Automóveis da Sociedade Agrícola de Megaza, Beira (1959); Estação de Serviço de António Alves, Beira (1959); Fábrica de Plásticos do Eng. João Cabral, Beira (1959); Mesquita Islâmica, Beira (1959); Plano de Urbanização de Tete (1959); Câmara Municipal de Tete (1959–1960, projeto); Plano de Urbanização de Vila Cabral (1959–1961); Prédio Azul, Beira (1959–1961) [Fig. 76]; Edifício Mundial, Beira (1959–1962, com Mário Couto Jorge) [Fig. 77]; Casa Fernando Valente, Beira (1960, projeto); Edifício de Comércio e Habitação de Filipe Mayer, Beira (1960, projeto); Edifício de Comércio e Habitação de Francisco Matoso, Beira (1960, projeto); Bairro Residencial da Companhia de Cimentos de Moçambique, Vila Salazar (1960, projeto); Dependência de Quelimane do BNU (1960–1972, com Mário Couto Jorge); Fábrica de Tabacos,

3. THE MODERN MOVEMENT IN MOZAMBIQUE: THE YOUNG AUTHORS

Company Residential Quarters, Vila Salazar (1960, project); BNU's Quelimane branch (1960-1972, with Mário Couto Jorge); Tobacco Factory, Beira (1961); Eng. João Cabral Factory Facilities, Beira (1961); Board of Directors of the Incomáti Agricultural Society house, Xinavane (1965, project); Lusitana Insurance Company Office Building, Lourenço Marques (1973, project).

Beira (1961); Instalações Fabris do Eng. João Cabral, Beira (1961); Moradia da Administração da Sociedade Agrícola do Incomáti, Xinavane (1965, projeto); Edifício de Escritórios da Companhia de Seguros Lusitana, Lourenço Marques (1973, projeto).

3. O MOVIMENTO MODERNO EM MOÇAMBIQUE: OS JOVENS AUTORES

Fig. 62
José Luís Porto
e Francisco José de Castro,
Grande Hotel, Beira
(1946-1955)
EM, 2009



Fig. 63
Francisco José de Castro
Paço Episcopal / Episcopal
Palace, Beira (1953-1955)
EM, 2019



Fig. 64
Francisco José de Castro,
Pavilhão de Turistas /
Tourist Pavilion, Beira,
Beira (1953-1957)
(EM, 2009)



Fig. 65
Francisco José de Castro,
Edifício Cocorozis /
Cocorozis Building,
Beira (1954-1955)
EM, 2009



Fig. 66
Francisco José de Castro,
Edifício de comércio e
habitação do *Diário de
Moçambique* / *Diário de
Moçambique* commercial
and residential building,
Beira (1954-c. 1957)
EM, 2020



Fig. 67
Francisco José de Castro,
Hotel Embaixador /
Embaixador Hotel,
Beira (1955-1958)
EM, 2009



Fig. 68
Francisco José de Castro,
Edifício Megaza / Megaza
Building, Beira (1955-1959)
(EM, 2009)



Fig. 69
Francisco José de Castro
Igreja de Santa Ana
/ Santa Ana Church,
Dondo (1956-1959)
EM, 2019

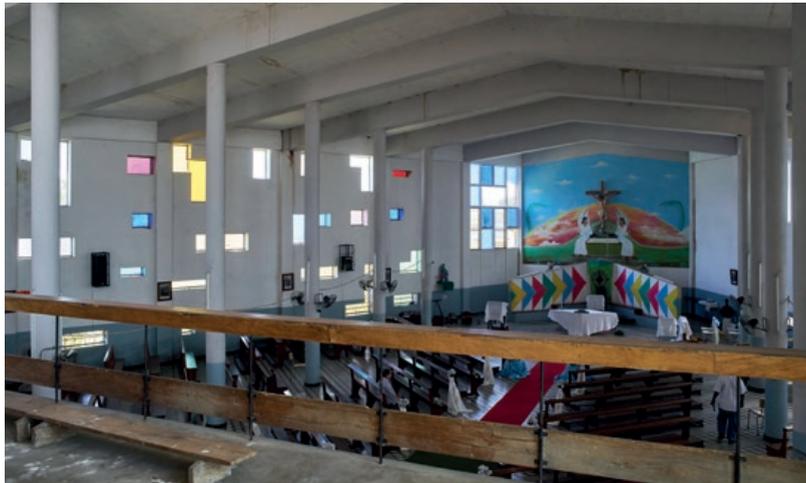


Fig. 70
Francisco José de Castro
Edifício Habitacional de
João Cabral / João Cabral
Residential Building, Beira
(1956-c. 1958)
EM, 2019

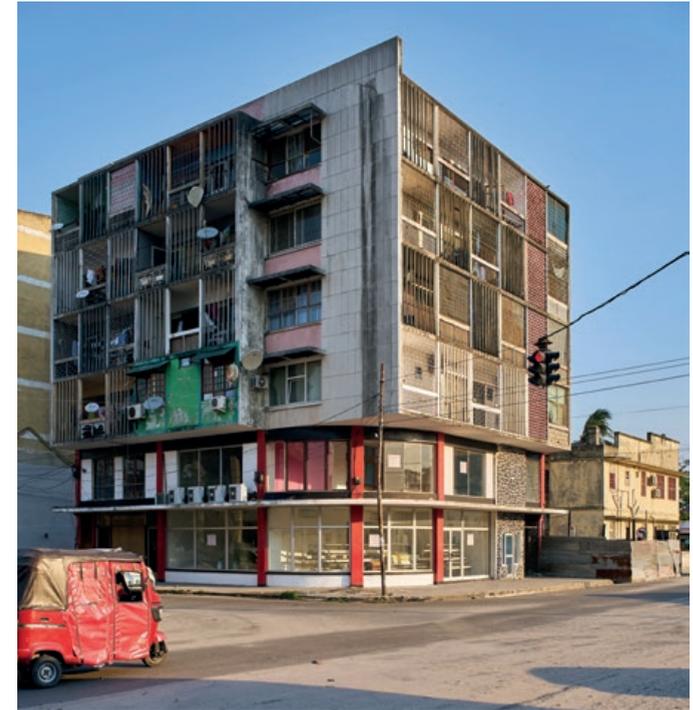


Fig. 71
Francisco José de Castro
Edifício de Comércio
e Habitação de Joaquim
Alves, Lda. / Commercial
and Residential Building,
Beira (1957)
EM, 2020



Fig. 72
Francisco José de Castro
Colégio dos Reverendos
Irmãos Maristas / School
of the Reverend Marist
Brothers, Beira (1957-1959)
EM, 2009



Fig. 73
Francisco José de Castro
Moradias tipo gemelar
para o BNU / BNU's
semi-detached houses,
Tete, esboço/draft (1958)
AHCGDFBNU



Fig. 74
Francisco José de Castro,
Dependência de Tete do
BNU / BNU's Tete branch
(1958-1960), anteprojecto /
preliminary project (1958)
AHCGDFBNU

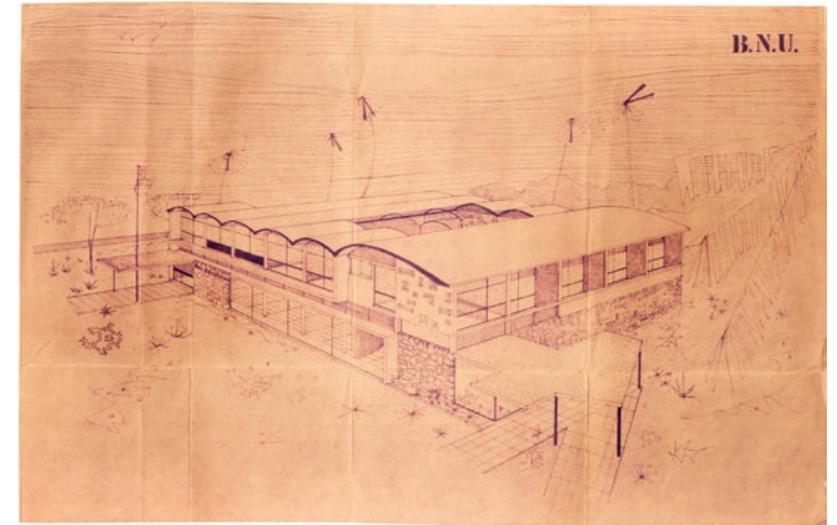


Fig. 75
Francisco José de Castro,
Residência do gerente do
BNU / Remodeling of the
building and residence
of the BNU manager,
Ilha de Moçambique
/ Mozambique Island
(1958-p. 1962),
Projeto/Project, (1959)
AHCGDFBNU

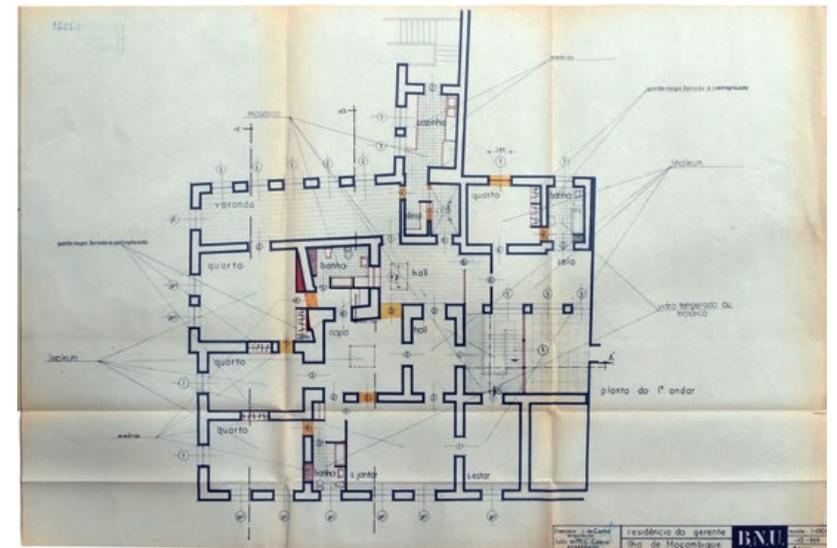


Fig. 76
Francisco José de Castro,
Prédio Azul / Blue
Building, Beira (1959–1961)
EM, 2019



Fig. 77
Francisco José de Castro
e Mário Couto Jorge,
Edifício Mundial / Mundial
Building, Beira (1959–1962)
EM, 2009



Fig. 78
Paulo de Melo Sampaio
Diário de Moçambique,
26 agosto/August 1955, p. 3



**Paulo Eugénio de Meneses
de Melo Vaz Sampaio**

Paulo Eugénio de Meneses de Melo Vaz Sampaio [Fig. 78] graduou-se em arquitetura at EBAL in 1952 with the design of a stadium for 6,000 spectators at Senhora da Hora, in Matosinhos. In the school year 1952–1953, he attended the Urban Planning Course at the Politecnico di Milano, in Italy. He coauthored with engineer Barbosa de Abreu the preliminary design of the Mother Church of Senhora da Hora, in Matosinhos (1953–1968). Following a visit to family members living in Vila Pery, he became enthusiastic about the professional possibilities he found in the former overseas province of Mozambique. In 1954, he settled in Beira, where he practiced his profession in association with engineer Lorena Birne (1909–1955), from whom he inherited the office. He worked on several projects with engineer Marcelo Moreno Ferreira (1922–2020), with whom he shared studio space at the Commercial Association of Beira. He won the Araújo de Lacerda Architecture Award several times: in 1957 (Teixeira de Sousa House), 1958 (Marcelino Alves Ribeiro House), 1962 (Mira Mar Hotel), 1967 (José Cartaxana House), 1968 (Tâmega Building) and 1970 (Luís de Camões College). In 1962, he formed the GAU, Gabinete de Arquitetura e Urbanismo (Architecture and Urbanism Office) in partnership with architect Bernardino Ramalhete. He worked for several public services: as a teacher at the Pero de Anaia High School, as a technical consultant for the Municipalities of Vila Pery and Porto Amélia, and as a member of the

Paulo Eugénio de Meneses de Melo Vaz Sampaio

Paulo Eugénio de Meneses de Melo Vaz Sampaio [Fig. 78] diplomou-se em arquitetura na EBAL, em 1952, com o projeto de um estádio para 6000 espectadores na Senhora da Hora, Matosinhos. No ano letivo de 1952–1953 frequentou o Curso de Urbanística no Politécnico de Milão, em Itália. É-lhe atribuída a autoria, em parceria com o engenheiro Barbosa de Abreu, do anteprojecto da Igreja Matriz da Senhora da Hora, em Matosinhos (1953–1968). Na sequência de uma visita a familiares, residentes em Vila Pery, entusiasmou-se com as possibilidades profissionais que encontrou na antiga província ultramarina de Moçambique. Em 1954 fixou residência na Beira, cidade na qual exerceu a profissão liberal em associação com o engenheiro Lorena Birne (1909–1955), de quem herdou o escritório. Trabalhou em diversos projetos com o engenheiro Marcelo Moreno Ferreira (1922–2020), com quem partilhou o espaço de atelier na Associação Comercial da Beira. Conquistou o Prémio de Arquitetura Araújo de Lacerda por diversas vezes: em 1957 (Casa Teixeira de Sousa), 1958 (Casa Marcelino Ribeiro), 1962 (Hotel Mira Mar), 1967 (Casa José Cartaxana), 1968 (Edifício Tâmega) e 1970 (Colégio Luís de Camões). Em 1962 formou o GAU, Gabinete de Arquitetura e Urbanismo, em sociedade com o arquiteto Bernardino Ramalhete. Trabalhou para diversos serviços públicos: como professor no Liceu Pero de Anaia, como consultor-técnico das câmaras municipais de Vila Pery e de Porto Amélia e como membro da Comissão de Trânsito do município da Beira. Integrou a Seção de Artes e Decorações da Comissão Executiva da

Traffic Commission of the Municipality of Beira. Between 1962 and 1967, he was also director of the Center for Culture and Art in Beira. He died in 1968, in Lisbon, of a sudden illness declared upon his return from a trip to North America.

The architectural and urbanistic work of Paulo de Melo Sampaio, a professional of the third generation of Portuguese modern architects, was shaped by the rationality of forms and principles that guide the architecture of the international Modern Movement, mainly by its matrix of European origin, despite frequent references to modern Brazilian architecture. His infrastructure program buildings are rationally generated by resolving the constraints that surround and shape the architectural project: elegantly proportioned elementary volumes and well-defined edges, chromatically worked surfaces – often incorporating murals or geometric patterns –, integration of the expression of the constructive elements in the building's design, optimization and external affirmation of the internal functional organization, asymmetric arrangement of spaces, use of standardized materials, use of mechanisms and systems for adapting buildings to the specific constraints of the tropical climate.

The architectural production of Paulo de Melo Sampaio covers a multifaceted series of programs and scales, from the decoration of commercial spaces to the design of urbanization plans. He worked for a mixed clientele ranging from private individuals and companies to official bodies such as municipalities, the Public Works Services, and mainly the Mozambique Railways. His large-scale work from the early 1960s onwards expanded exponentially with the creation of GAU, which after his death changed its name to GAUD, Gabinete de Arquitetura, Urbanismo e Decoração (Architecture, Urbanism, and Interior Design Office). In addition to his works in Mozambique, with special emphasis on the large number of buildings designed for the cities of Beira and Vila Pery, he also designed exhibition halls for Italy and Malawi.

Projects and works: Housing module for employees of the Municipality of Porto Amélia (n.d.); Lívio de Almeida Houses, Beira (1953–c.1957) [Fig. 79]; Call for tenders for

Exposição-Feira de Chimoio de 1966. Foi ainda, entre 1962 e 1967, diretor do Centro de Cultura e Arte da Beira. Morreu em 1968, em Lisboa, de doença súbita declarada no retorno de uma viagem à América do Norte.

Profissional da terceira geração de arquitetos modernos portugueses, a obra arquitetónica e urbanística de Paulo de Melo Sampaio foi informada pela racionalidade das formas e dos princípios que norteiam a arquitetura do Movimento Moderno internacional, principalmente pela sua matriz de origem europeia, apesar das frequentes referências à moderna arquitetura brasileira. Os seus edifícios de programa infraestrutural geram-se racionalmente pela resolução das condicionantes que envolvem e que informam o projeto de arquitetura: volumes elementares de elegante proporção e arestas bem definidas, superfícies cromaticamente trabalhadas – frequentemente incorporando murais ou padrões geométricos –, integração no desenho do edifício da expressão dos elementos construtivos, otimização e afirmação exterior da organização funcional interna, assimétrica disposição dos espaços, utilização de materiais standardizados, recurso a mecanismos e sistemas para adaptação dos edifícios às condicionantes específicas do clima tropical.

A produção arquitetónica de Paulo de Melo Sampaio abrange os mais variados programas e escalas, da decoração de espaços comerciais ao desenho de planos de urbanização. Os seus clientes são mistos, entre indivíduos e empresas particulares e organismos oficiais: câmaras municipais, Serviço de Obras Públicas e, principalmente, os Caminhos de Ferro de Moçambique. A sua obra, já de grande dimensão no início da década de 1960, amplia-se exponencialmente com a formação do GAU – que após a sua morte muda a sua designação para GAUD, Gabinete de Arquitetura, Urbanismo e Decoração. Para além das obras em território moçambicano, com especial relevo para o grande número de edifícios projetados para as cidades da Beira e de Vila Pery, desenhou ainda pavilhões de feira para Itália e Maláui.

Projetos e obras: Módulo habitacional para funcionários da Câmara Municipal de Porto Amélia (s.d.); Casas Lívio de Almeida, Beira (1953–c. 1957) [Fig. 79]; Concurso de Urbanização da Praça Central, Beira (1954, projeto vencedor); Casa Manuel Ribeiro, Beira (1954); Casas Jaime Guedes, Beira (1954, projeto); Casas Maria Rodrigues, Beira

the Urbanization of the Central Plaza, Beira (1954, winning project); Manuel Ribeiro House, Beira (1954); Jaime Guedes Houses, Beira (1954, project); Maria Rodrigues Houses, Beira (1954, project); Emacúti Building, Beira (1954); Residential Building, Beira (1954); Central Garage Gas Station, Beira (1954, project); Munhava Transformer Substation of the Revué Hydro-Electric Society, Beira (1954–1956) [Fig. 80]; Emporium Department Stores, Inhaminga (1955); Pavilions of Transport, Development Works and Post Office at the Mozambique Economic Activities Exhibition, Lourenço Marques (1955–1956); BNU's Vila Pery branch (1955–1959) [Fig. 81]; Beira Commercial Association (1955–1961, with Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 82]; Patois Sanianos House, Beira (1956); Vítor Gomes House, Beira (1956, with Marcelo Moreno Ferreira); Matias Ferreira semi-detached Houses, Beira (1956) [Fig. 83]; Teixeira de Sousa House, Beira (1956–1957); Preciosa Cinema, Gondola (1956–1959) [Fig. 84]; Sports Pavilion of the Beira Railway Club (1956–1961) [Fig. 85]; Municipal Slaughterhouse, Beira (1956–c. 1965); Beira Equestrian Center (c. 1957, project); Maria Julieta de Noronha House, Beira (1957); Beira Club, Beira (1957–c. 1963, with Marcelo Moreno Ferreira / 1970, adapted to Automobile & Touring Club by Mário Couto Jorge) [Fig. 86]; Marcelino Alves Ribeiro House, Beira (1957–1958, with Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 87]; Estoril Tourist Complex, Beira (1957–1960, with Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 88]; Montalto Building, Vila Pery (1957–1960); Municipal Administration, Land Registry and Health Office Building, Beira (1957–1962) [Fig. 89]; Montalto Cinema, Vila Pery (1957–1963) [Fig. 90]; Beira Central Station (1957–1966, with João Garizo do Carmo and Francisco José de Castro); Ramiro & Irmãos Building, Beira (1958, project); Carneiro Allen House, Beira (1958); Tâmega Building, Beira (1958–1966, with João José Malato and Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 91]; Auto-Industrial (Vila Pery), Lda. (a. 1958) [Fig. 92]; Beira Country Club (1959, project); Facilities at the Chitengo Camp at the Gorongosa National Park (1959); Municipal Market, Vila Pery (1959); Railway Station, Vila Pery (1959–1966) [Fig. 93]; Luís de Camões School, Beira (1959–1967) [Fig. 94]; Headquarters of the Employee House Cooperative, Beira

(1954, projeto); Edifício Emacuti, Beira (1954); Edifício Habitacional, Beira (1954); Estação de Serviço da Garagem Central, Beira (1954, projeto); Subestação Transformadora da Munhava da Sociedade Hidro-Eléctrica do Revué, Beira (1954–1956) [Fig. 80]; Armazéns Emporium, Inhaminga (1955); Pavilhões dos Transportes, Obras de Fomento e Correios na Exposição das Actividades Económicas de Moçambique, Lourenço Marques (1955–1956); Dependência de Vila Pery do BNU (1955–1959) [Fig. 81]; Associação Comercial da Beira (1955–1961, com Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 82]; Casa Patois Sanianos, Beira (1956); Casa Vítor Gomes, Beira (1956, com Marcelo Moreno Ferreira); Casas geminadas Matias Ferreira, Beira (1956) [Fig. 83]; Casa Teixeira de Sousa, Beira (1956–1957); Cinema Preciosa, Gondola (1956–1959) [Fig. 84]; Pavilhão dos Desportos do Clube Ferroviário da Beira (1956–1961) [Fig. 85]; Matadouro Municipal, Beira (1956–c. 1965); Centro Hípico da Beira (c. 1957, projeto); Casa Maria Julieta de Noronha, Beira (1957); Clube da Beira, Beira (1957–c. 1963, com Marcelo Moreno Ferreira / 1970, adaptação a Automóvel & Touring Clube por Mário Couto Jorge) [Fig. 86]; Casa Marcelino Alves Ribeiro, Beira (1957–1958, com Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 87]; Complexo Turístico Estoril, Beira (1957–1960, com Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 88]; Prédio Montalto, Vila Pery (1957–1960); Edifício da Administração do Concelho, Conservatória do Registo Predial e Delegacia de Saúde, Beira (1957–1962) [Fig. 89]; Cinema Montalto, Vila Pery (1957–1963) [Fig. 90]; Estação Central da Beira (1957–1966, com João Garizo do Carmo e Francisco José de Castro); Edifício Ramiro & Irmãos, Beira (1958, projeto); Casa Carneiro Allen, Beira (1958); Edifício Tâmega, Beira (1958–1966, com João José Malato e Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 91]; Auto-Industrial (Vila Pery), Lda (p. 1958) [Fig. 92]; Country Clube da Beira (1959, projeto); Instalações no Acampamento do Chitengo do Parque Nacional da Gorongosa (1959); Mercado Municipal, Vila Pery (1959); Estação ferroviária, Vila Pery (1959–1966) [Fig. 93]; Colégio Luís de Camões, Beira (1959–1967) [Fig. 94]; Sede da Cooperativa da Casa do Funcionário, Beira (1960); Centro Hípico de Vila Pery (1960); Casas Paulo de Melo Sampaio, Beira (1960–1961); Posto de Trocos do BNU no Macúti, Motel Estoril, Beira (1960–1961) [Fig. 95]; Edifício Emporium, Beira (c. 1960–1962) [Fig. 96]; Hotel para Carlos Brito, Beira (1961, projeto); Hotel Mira Mar,

(1960); Vila Pery Equestrian Center (1960); Paulo de Melo Sampaio Houses, Beira (1960–1961); BNU's Exchange Post in Macúti, Estoril Motel, Beira (1960–1961) [Fig. 95]; Emporium Building, Beira (c. 1960–1962) [Fig. 96]; Hotel for Carlos Brito, Beira (1961, project); Mira Mar Hotel, Beira (c. 1961–1962) [Fig. 97]; Exhibition-Fair of Chimoio Activities, Vila Pery (1961); Nacala Urbanization Plan (1961–1965); Porto Amélia Urbanization Plan and Land Division Plans (1961–1967); Auditorium-Art Gallery, Beira (1962–1967, with Bernardino Ramalhete and José Augusto Moreira) [Fig. 98]; Tranquilidade de Moçambique Building, Beira (1962–c. 1965, with Julião de Azevedo) [Fig. 99]; Pemba Cinema, Porto Amélia (1963) [Fig. 100]; Railway Station, Dondo (1963–1965, project) [Fig. 101]; Portuguese Pavilion at the Blantyre Fair, Malawi (1964); Information Center and Tourism Pavilion at the Chimoio Exhibition-Fair, Vila Pery (1964); Headquarters of the Pemba Sports Association, Porto Amélia (1964); Beira Railway Apartment Building, Beira (1964–1965, project) [Fig. 102]; Beira Railway's General Workshops Messe Hall and Changing Rooms, Beira (1964–1965, project) [Fig. 103]; Portuguese Pavilion at the II International International Hunting Exhibition, Florence, Lisbon and Salisbury (1964 and 1965); Oliveira Salazar Dam's Powerhouse and 31 houses for employees, Chicamba Real (1964–1968, with Bernardino Ramalhete); Beira Railway Standard Goods Warehouse (1965) [Fig. 104]; Beira Railway Munhava Transformer Substation, Beira (1965) [Fig. 105]; Beira Railway Warehouse for the Telegraph and Telephone Lines Section, Beira (1965) [Fig. 106]; House of the Sisters of Macúti Hospital, Beira (1965); Beira Railway Pavilion at the V Chimoio Exhibition-Fair, Vila Pery (1965); Beira Railway carriage shed, Beira (1965) [Fig. 107]; Moçambique Hotel, Beira (1966, with Bernardino Ramalhete, José Augusto Moreira and Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 108]; Beira Port Shunting Section (1966) [Fig. 109]; Pinto & Sotto Mayor Banks' Beira Branch (1966, with Bernardino Ramalhete and António Quadros); Church and Parish Center of S. Jerónimo and S. Paulo, Vila Pery (1966, project); Municipal Pavilion, Vila Pery (1966, with José Augusto Moreira); CFB Cabin for railway managers, Beira (1967); Disco-Bar Ye-Ye, Beira (1967); António Champalimaud House, Nacala (1967, project); José Cartaxana House, Beira (1968).

Beira (c. 1961–1962) [Fig. 97]; Exposição-Feira das Atividades de Chimoio, Vila Pery (1961); Plano de Urbanização de Nacala (1961–1965); Plano de Urbanização e Planos Parcelares de Porto Amélia (1961–1967); Auditório-Galeria de Arte, Beira (1962–1967, com Bernardino Ramalhete e José Augusto Moreira) [Fig. 98]; Prédio Tranquilidade de Moçambique, Beira (1962–c. 1965, com Julião de Azevedo) [Fig. 99]; Cinema Pemba, Porto Amélia (1963) [Fig. 100]; Estação ferroviária, Dondo (1963–1965, projeto) [Fig. 101]; Pavilhão de Portugal na Feira de Blantyre, Maláui (1964); Pavilhão do Centro de Informação e Turismo na Exposição-Feira do Chimoio, Vila Pery (1964); Sede da Associação Desportiva de Pemba, Porto Amélia (1964); Edifício de Apartamentos para o Caminho de Ferro da Beira, Beira (1964–1965, projeto) [Fig. 102]; Refeitório e Balneários das Oficinas Gerais do Caminho de Ferro da Beira, Beira (1964–1965, projeto) [Fig. 103]; Pavilhão de Portugal na Segunda Exposição Internacional de Caça, Florença, Lisboa e Salisbúria (1964 e 1965); Central da Barragem Oliveira Salazar e 31 casas para funcionários, Chicamba Real (1964–1968, com Bernardino Ramalhete); Armazém de mercadorias tipo do Caminho de Ferro da Beira (1965) [Fig. 104]; Subestação Transformadora da Munhava do Caminho de Ferro da Beira, Beira (1965) [Fig. 105]; Armazém para a Seção de Linhas Telegráficas e Telefónicas do Caminho de Ferro da Beira, Beira (1965) [Fig. 106]; Casa das Irmãs do Hospital do Macúti, Beira (1965); Pavilhão do Caminho de Ferro da Beira na V Exposição-Feira do Chimoio, Vila Pery (1965); Cocheira de carruagens dos CFB, Beira (1965) [Fig. 107]; Hotel Moçambique, Beira (1966, com Bernardino Ramalhete, José Augusto Moreira e Marcelo Moreno Ferreira) [Fig. 108]; Seção de Manobra do Porto da Beira (1966) [Fig. 109]; Dependência da Beira do Banco Pinto & Sotto Mayor (1966, com Bernardino Ramalhete e António Quadros); Igreja e Centro Paroquial de S. Jerónimo e S. Paulo, Vila Pery (1966, projeto); Pavilhão Cultural Municipal, Vila Pery (1966, com José Augusto Moreira); Cabine de Fatores para o CFB, Beira (1967); Disco-Bar Ye-Ye, Beira (1967); Casa António Champalimaud, Nacala (1967, projeto); Casa José Cartaxana, Beira (1968).

Fig. 79
Paulo de Melo Sampaio,
Casas Lívio de Almeida /
Lívio de Almeida Houses,
Beira (1953–c. 1957)
EM, 2009



Fig. 80
Paulo de Melo Sampaio,
Subestação
Transformadora da
Munhava da Sociedade
Hidro-Eléctrica do Revué
/ Munhava Transformer
Substation of the Revué
Hydro-Electric Society,
Beira (1954–1956)



Diário de Moçambique,
12 de fevereiro de 1955, p. 1

Fig. 81
Paulo de Melo Sampaio
Dependência de Vila Pery
do BNU / BNU's Vila Pery
branch (1955-1959)
EM, 2010



Fig. 82
Paulo de Melo Sampaio
e Marcelo Moreno Ferreira,
Associação Comercial
da Beira (1955-1961)
EM, 2009



Fig. 83
Paulo de Melo Sampaio,
Casas geminadas Matias
Ferreira / Matias Ferreira
semi-detached Houses,
Beira (1956)
EM, 2010



Fig. 84
Paulo de Melo Sampaio,
Cinema Preciosa, Gondola
(1956-1959)
EM, 2010

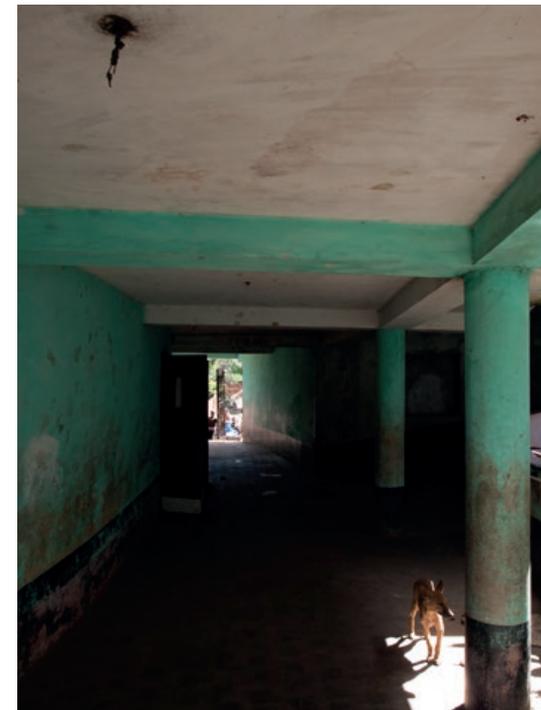


Fig. 85
Paulo de Melo Sampaio,
Pavilhão dos Desportos do
Clube Ferroviário da Beira
(1956-1961)
EM, 2019

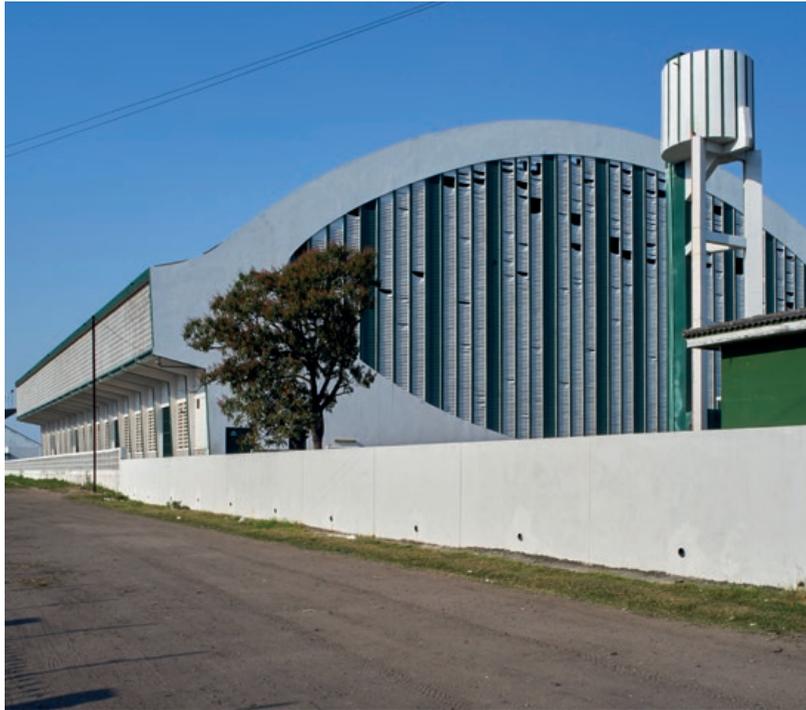


Fig. 86
Paulo de Melo Sampaio
e Marcelo Moreno Ferreira,
Clube da Beira, Beira
(1957- c. 1963)
(adaptado a sede do
Automóvel & Touring
Clube por / adapted to
Automobile & Touring Club
headquarters by Mário
Couto Jorge, 1970)
EM, 2009



Fig. 87
Paulo de Melo Sampaio
e Marcelo Moreno Ferreira,
Casa Marcelino Alves
Ribeiro / Marcelino Alves
Ribeiro House, Beira
(1957-1958)
EM, 2010



Fig. 88
Paulo de Melo Sampaio
e Marcelo Moreno Ferreira,
Complexo Turístico Estoril
/ Estoril Tourist Complex,
Beira (1957-1960)
EM, 2020



Fig. 89
Paulo de Melo Sampaio,
Edifício da Administração
do Concelho, Conservatória
do Registo Predial
e Delegacia de Saúde /
Municipal Administration,
Land Registry Office
and Health Department
Building, Beira (1957-1962)
EM, 2019



Fig. 90
Paulo de Melo Sampaio,
Cinema Montalto, Vila Pery,
(1957-1963)
EM, 2010



Fig. 91
Paulo de Melo Sampaio,
João José Malato e Marcelo
Moreno Ferreira,
Edifício Tâmega
/ Tâmega Building,
Beira (1958-1966)
EM, 2009

Fig. 92
Paulo de Melo Sampaio,
Auto-Industrial (Vila Pery),
Lda (p. 1958)
EM, 2010



Fig. 93
Paulo de Melo Sampaio,
Estação ferroviária /
Railway Station, Vila Pery
(1959-1966)
EM, 2010



Fig. 94
Paulo de Melo Sampaio,
Colégio Luís de Camões
/ Luís de Camões School,
Beira (1959-1967)
EM, 2009



Fig. 95
Paulo de Melo Sampaio,
Posto de Trocos do BNU no
Macúti / BNU's Exchange
Post in Macúti, Estoril
Motel, Beira (1960-1961)
J. Sousa, (s.d.), AHCGDFBNU



Fig. 96
Paulo de Melo Sampaio,
Edifício Emporium
/ Emporium Building,
Beira (c. 1960-1962)
EM, 2019

Fig. 97
Paulo de Melo Sampaio,
Hotel Mira Mar, Beira
(c. 1961-1962)
EM, 2010



Fig. 98
Paulo de Melo Sampaio,
Bernardino Ramalheite
e José Augusto Moreira,
Auditério-Galeria de Arte
/ Auditorium-Art Gallery,
Beira (1962-1967)
EM, 2010



Fig. 99
Paulo de Melo Sampaio
e Julião de Azevedo,
Prédio Tranquilidade
de Moçambique /
Tranquilidade de
Moçambique Building,
Beira (1962-c. 1965)
EM, 2019



Fig. 100
Paulo de Melo Sampaio,
Cinema Pemba, Porto
Amélia (1963)
EM, 2010



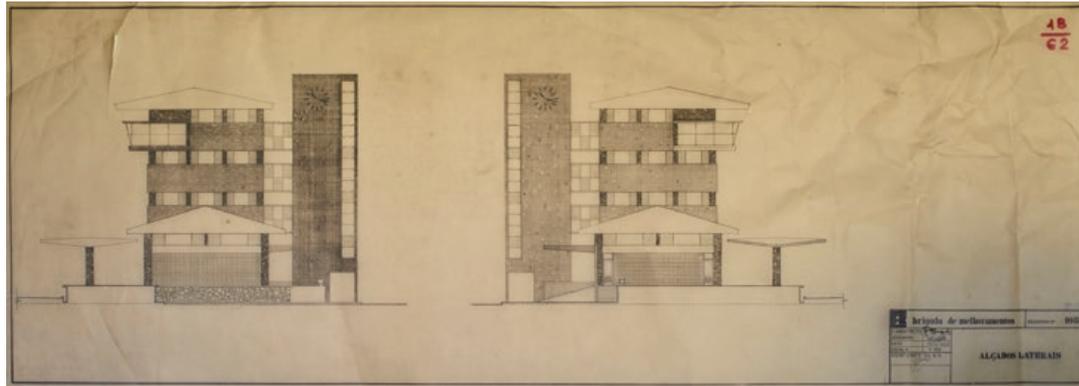


Fig. 101
Paulo de Melo Sampaio,
Estação ferroviária
/ Railway Station,
Dondo (1963-1965)
Projeto/Project (1965)
ECB

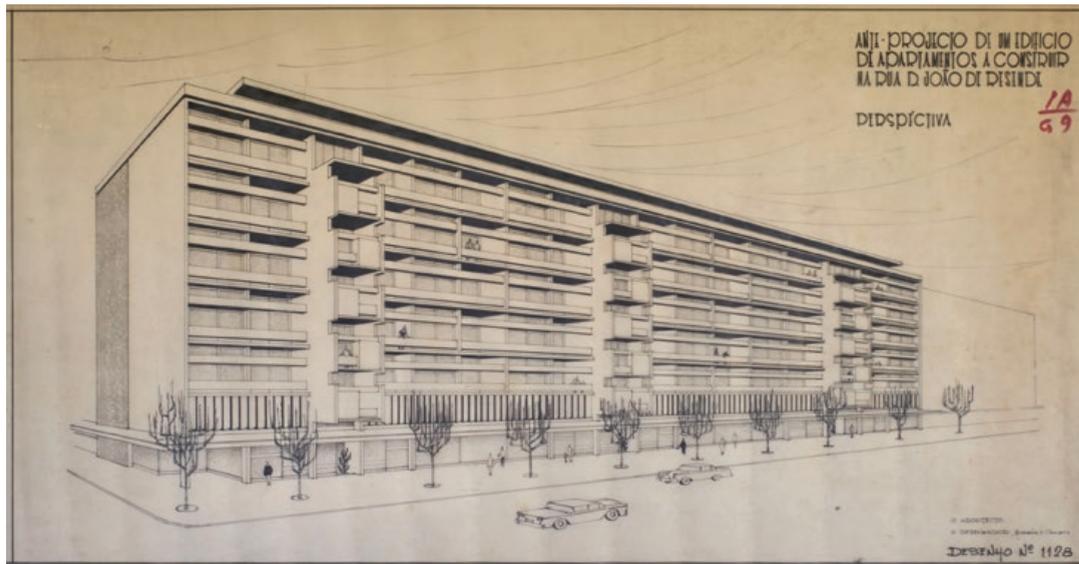


Fig. 102
Paulo de Melo Sampaio,
Edifício de Apartamentos
para o Caminho de Ferro
da Beira / Beira Railway
Apartment Building, Beira,
1964-1965, anteprojecto
/ preliminary project (s.d.)
ECB



Fig. 103
Paulo de Melo Sampaio,
Refeitório e Balneários
das Oficinas Gerais do
Caminho de Ferro da Beira
/ Beira Railway's General
Workshops Messe Hall and
Changing Rooms, Beira,
(1964-1965), anteprojecto /
preliminary project, (1965)
ECB

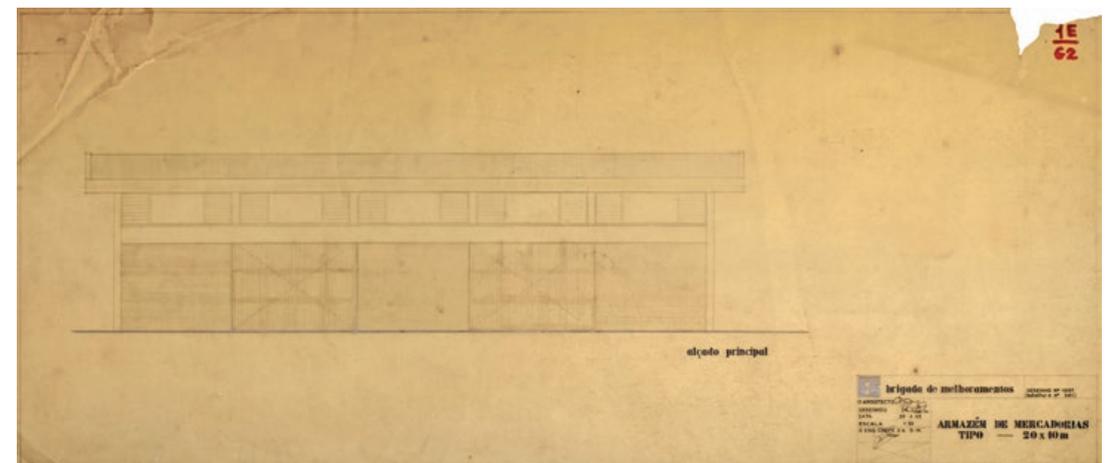


Fig. 104
Paulo de Melo Sampaio,
Armazém de mercadorias
tipo do Caminho
de Ferro da Beira /
Railway Standard Goods
Warehouse, anteprojecto?
/ project?, (1965)
ECB

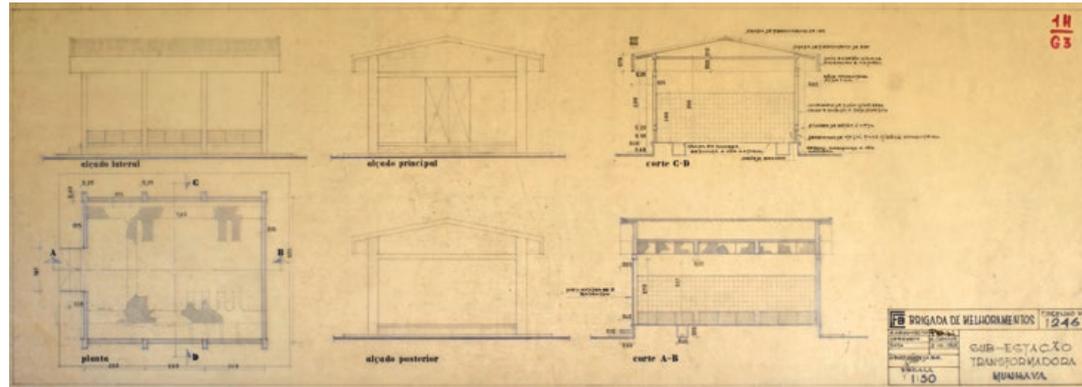


Fig. 105
Paulo de Melo Sampaio,
Subestação
Transformadora da
Munhava do Caminho
de Ferro da Beira /
Beira Railway Munhava
Transformer Substation,
Beira, Projeto/Project
(1965)
ECB

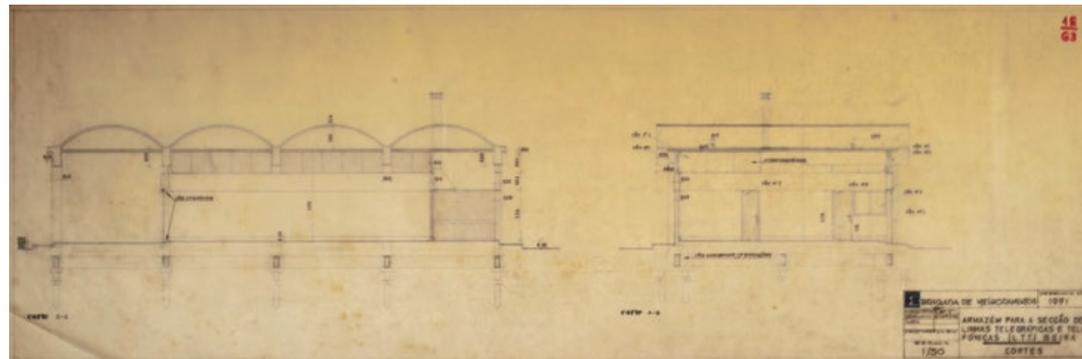


Fig. 106
Paulo de Melo Sampaio,
Armazém para a Seção
de Linhas Telegráficas e
Telefónicas do Caminho
de Ferro da Beira / Beira
Railway Warehouse for the
Telegraph and Telephone
Lines Section, Beira,
Projeto/Project (1965)
ECB



Fig. 107
Paulo de Melo Sampaio,
Cocheira de carruagens do
Caminho de Ferro da Beira
/ Beira Railway carriage
shed, Beira (1965)
EM, 2019

Fig. 108
Paulo de Melo Sampaio,
Bernardino Ramalheite,
José Augusto Moreira
e Marcelo Moreno Ferreira,
Hotel Moçambique,
Beira (1966)
EM, 2019

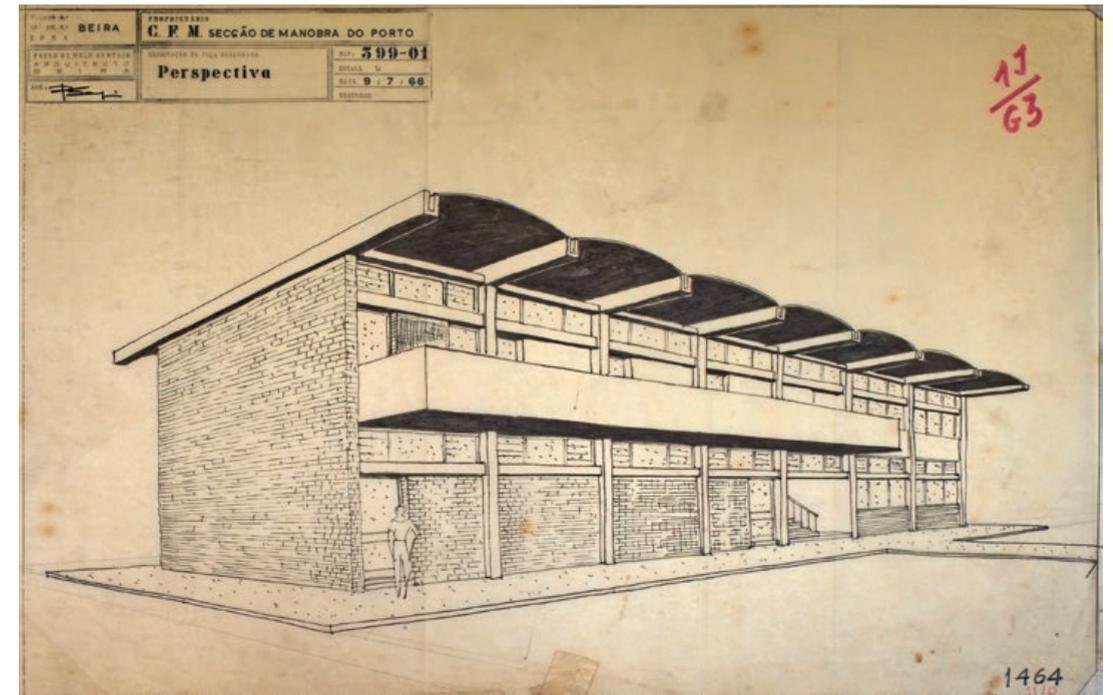


Fig. 109
Paulo de Melo Sampaio,
Seção de Manobra do
Porto da Beira / Beira Port
Shunting Section,
Estudo Prévio /
Preliminary study (1966)
ECB

4. O movimento moderno em Moçambique: referências e caracterização

The modern movement in Mozambique: references and characterization

4. O MOVIMENTO MODERNO EM MOÇAMBIQUE: REFERÊNCIAS E CARACTERIZAÇÃO

What imparted homogeneity to the modern architecture produced in Mozambique did not reside only in the official or private nature of its commissioning, design and construction, or in the specificity of its program, but rather in the training and practice of its authors according to the principles, methods and languages of the architecture of the Modern Movement. Another guarantee of the creation of this identity was the freedom allowed by official structures and private clients to both apply a new language and adapt it to the programmatic, economic, climatic, technological and productive constraints of a territory in accelerated expansion as well as the iconic role of reference elements that they frequently performed.

Worldwide dissemination of the International Style and its adaptation to multiple contexts in the Southern Hemisphere created a repertoire of formal models that solved climatic and productive circumstances that shared a close proximity. Angola and Mozambique became fertile ground for the free dissemination of the new architecture, and simultaneously for the orthodox realization of its functional and constructive axioms, based on Corbusian references and on the models of the modern architectures of Latin America and South Africa.

Corbusian thought and practice

Le Corbusier's (1887–1995) concept emerged as a theoretical substratum transversal to world architectural production in the post-WWII period: the role of volume [Fig. 110], surface, and plan in the new architecture, three warning calls to architects that Le Corbusier announced in 1925 in *Toward an Architecture* [Fig. 111]. Accordingly, the play of *clair-obscur* caused by light falling on the geometric solids acquired tropical intensity in the neighboring blocks of the Montegiro and the BNU complex in Quelimane [Fig. 112], or in the BNU's Lourenço Marques branch [Fig. 113].

On the other hand, the five aspects advocated by Le Corbusier in 1926 – *pilotis*, *toits-jardins*, *plan libre*, *fenêtre en longueur*, and *façade libre* (piles, roof garden, free plan, ribbon window, and free façade) –, while synchronizing modern architecture with technological progress structured, all over the world, the overall layout of large

O que conferiu homogeneidade à arquitetura moderna produzida no território moçambicano não residiu apenas na natureza oficial ou privada da sua encomenda, projeto e construção, ou na especificidade do seu programa, mas antes na formação e prática dos seus autores nos princípios, métodos e linguagens da arquitetura do Movimento Moderno. Foi igualmente garante da criação desta identidade a liberdade permitida pelas estruturas oficiais e pelos clientes particulares para aplicação de uma nova linguagem, bem como a sua adequação às condicionantes programáticas, económicas, climáticas, tecnológicas e produtivas de um território em acelerada expansão e ao icónico papel de elementos referenciais que muitas vezes desempenharam.

A disseminação mundial do Estilo Internacional e a sua adaptação a diversos contextos do hemisfério sul, permitiu criar um repertório de modelos formais que resolveram circunstâncias climáticas e produtivas próximas entre si. Angola e Moçambique tornaram-se terreno fértil para a livre difusão da nova arquitetura e, ao mesmo tempo, para a ortodoxa concretização dos seus axiomas funcionais e construtivos, assentes nas referências corbusianas e nos modelos das modernas arquiteturas da América latina e da África do Sul.

Pensamento e prática corbusianos

O pensamento de Le Corbusier (1887–1995) constituiu um substrato teórico transversal à produção arquitetónica mundial do segundo pós-guerra: o papel do volume [Fig. 110], da superfície e da planta na nova arquitetura, três chamadas aos arquitetos que Le Corbusier anunciou em 1925 em *Vers une architecture* [Fig. 111]. Assim, o jogo de claro-escuro provocado pela incidência da luz sobre os sólidos geométricos adquiriu intensidade tropical nos vizinhos quarteirões do complexo Montegiro e do BNU, em Quelimane [Fig. 112], ou na filial do mesmo banco em Lourenço Marques [Fig. 113].

Por outro lado, os cinco pontos que Le Corbusier preconizou em 1926 – *pilotis*, *toits-jardins*, *plan libre*, *fenêtre en longueur* e *façade libre*, (pilares, terraço-jardim, planta livre, janelas em comprimento e fachada livre) –, ao sincronizarem a arquitetura moderna com o progresso

modern buildings with complex functional articulation. This formal paradigm, was originally implemented in the Ministry of Education and Public Health building in Rio de Janeiro, designed by a team of Brazilian architects advised by Le Corbusier, composed by Lúcio Costa (1902–1998), Affonso Eduardo Reidy (1909–1964), Carlos Leão (1906–1983), Jorge Machado Moreira (1904–1992), Ernâni Vasconcelos (1909–1988) and Oscar Niemeyer (1907–2012). This paradigm, which shaped the urban landscape of the main Mozambican cities, had a particular impact on the architectural production of several architects established in Mozambique. It is particularly visible in the work of Alberto Soeiro – as in the headquarters building of Montepio de Moçambique, in Lourenço Marques (1955–1959) [Fig. 116] –, or in that of Marcos Miranda Guedes and Octávio Pó – of which the extension of the Council for Exchange, Statistics and Historical Archive, in the same city (c. 1960–1963), is an example [Fig. 117].

The direct or indirect influence of the forms designed and built by Le Corbusier, such as the *brise-soleil* (sunshade) or the Catalan vault (or semi-vault), also played a major role in the architecture of the former Portuguese colonies in Africa during the period under review.

The *brise-soleil* resulted from research into the creation of mechanisms to control the direct incidence of solar radiance on the surface of the *pan de verre* carried out by Le Corbusier throughout the 1930s. Beginning in the *Clarté* building in Geneva (1928–1932) and progressing through unbuilt projects in Carthage (1928), Barcelona (1933), and Algiers (1933–1934), this research found its first realization in the north façade of the aforementioned Ministry of Education building in Rio de Janeiro. [Figs. 114–115].

Through direct Corbusian or Brazilian influence, the *brise-soleil* were widely used in Mozambique in their multiple variants – with fixed or mobile blades, built in masonry, precast concrete, fiber cement, or aluminum, composed of horizontal or vertical elements, or a combination of both, or even as continuous grids or open loggias on the façades of buildings –, and extensively used for the protection of galleries or *pan de verre*. The first ever application of a *brise-soleil* in

tecnológico, estruturaram, em todo o mundo, a organização geral dos edifícios modernos de grande dimensão e complexa articulação funcional. Este paradigma formal, foi originalmente concretizado no edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública do Rio de Janeiro (1936–1945) [Figs. 114–115], desenhado por uma equipa de arquitetos brasileiros assessorada por Le Corbusier, liderada por Lúcio Costa (1902–1998) e composta por Affonso Eduardo Reidy (1909–1964), Carlos Leão (1906–1983), Jorge Machado Moreira (1904–1992), Ernâni Vasconcelos (1909–1988) e Óscar Niemeyer (1907–2012). Este paradigma, que caracterizou a paisagem urbana das principais cidades moçambicanas, teve particular impacto na produção arquitetónica de diversos arquitetos estabelecidos em Moçambique. É particularmente visível na obra de Alberto Soeiro – como no edifício-sede do Montepio de Moçambique, em Lourenço Marques (1955–1959) [Fig. 116] –, ou na de Marcos Miranda Guedes e Octávio Pó – de que é exemplo a ampliação do Conselho de Câmbios, Estatística e Arquivo Histórico, na mesma cidade (c. 1960–1963) [Fig. 117].

A influência direta ou indireta das formas que Le Corbusier desenhou e construiu, como o *brise-soleil* (quebra-luz) ou a abóbada catalã (ou abobadilha), tiveram igualmente um papel preponderante na arquitetura das antigas colónias portuguesas em África durante o período em análise.

O *brise-soleil* resultou da investigação em torno da criação de mecanismos para controlo da incidência direta dos raios solares na superfície do *pan de verre*, levada a efeito por Le Corbusier ao longo da década de 1930. Iniciada no edifício *Clarté* em Genebra (1928–1932) e sucessivamente desenvolvida nos projetos, não-construídos, para Cartago (1928), Barcelona (1933) e Argel (1933–1934), esta investigação teve a sua primeira concretização na fachada norte do referido edifício do Ministério da Educação do Rio de Janeiro [Figs. 114–115].

Por direta influência corbusiana ou brasileira, os *brise-soleil* foram aplicados em Moçambique nas suas múltiplas variantes – com lâminas fixas ou móveis, construídos em alvenaria, betão prefabricado, fibrocimento ou alumínio, compostos por elementos horizontais, verticais ou uma combinação de ambos, ou ainda como grelhas contínuas ou lógias abertas nas fachadas dos edifícios –, e extensivamente utilizados para proteção

Mozambique, consisted of fixed vertical anodized aluminum blades, seems to have been implemented on the main façade of São Jorge Cine-Theater in the city of Beira [Fig. 118]. Given its suitability to the local climate, all the different variants of these sunshades were profusely applied, built either *in situ* or industrially manufactured. A distinct type of *brise-soleil*, consisting of fixed blades that project perpendicularly to the south-facing façade planes to protect the glazing from the sunrise's and sunset's horizontal rays, was used in the technical elementary schools designed by Fernando Mesquita in the Public Works Services, such as the D. Francisco Barreto Industrial and Commercial School, in Quelimane (1960–1963) [Fig. 119]. On the other hand, the same system was used by Francisco de Castro in the BNU's Quelimane branch [Fig. 120], or in the School of the Reverend Marist Brothers in the city of Beira [Fig. 121], to capture the dominant air currents into the interior of the buildings.

The Catalan vaults were used by Le Corbusier in a series of projects that began with the series of houses *Maison Monol* (1920) [Fig. 122] and continued with the lintel arches of the Catalan vaults for *Le village coopératif* (1934–1938) [Fig. 123]. These roofs would proliferate in his projects and works in the ensuing decades, such as the *Résidence à l'intérieur d'un domaine agricole près de Cherchell*, North Africa (1942), or the *Maison Jaoul*, in Neuilly-sur-Seine (1952–1953). The Catalan vault theme was replicated in Mozambique in Nuno Craveiro Lopes' model project for Sonap gas stations. It was initially designed for the Polana area in Lourenço Marques, in 1955, and subsequently built in Costa do Sol, also in Lourenço Marques, and in Montepuez, Namapa, Nametil, Porto Amélia [Fig. 124], and in other locations in Mozambique. Widely used during the 1950s, this form was used in several projects and works, as in the finishing of the roof of the Montalto Building in Vila Pery, in Francisco de Castro's project for the BNU's Tete branch, or in multiple buildings designed by João Garizo do Carmo, such as the Administrative Offices, in Quelimane [Fig. 125].

das galerias ou dos *pan de verre*. A primeira aplicação de um *brise-soleil* em Moçambique, constituído por lâminas verticais fixas de alumínio anodizado, parece ter sido concretizada na fachada principal do Cine-Teatro São Jorge, na cidade da Beira [Fig. 118]. Pela sua adequação ao clima local, todas as diferentes variantes destes sombreadores foram profusamente aplicadas, construídas *in situ* ou produzidos industrialmente. Um tipo distinto de *brise-soleil*, constituído por lâminas fixas que se projetam perpendicularmente aos planos das fachadas orientadas a sul com a função de proteger os envidraçados dos raios horizontais de nascente e poente, foi utilizado nas escolas técnicas elementares desenhadas por Fernando Mesquita nos Serviços de Obras Públicas, como na Escola Industrial e Comercial D. Francisco Barreto, em Quelimane (1960–1963) [Fig. 119]. Por outro lado, o mesmo sistema foi utilizado por Francisco de Castro na dependência de Quelimane do BNU [Fig. 120], ou no Colégio dos Reverendos Irmãos Maristas, na cidade da Beira [Fig. 121], afim de captar para o interior dos edifícios as correntes de ar dominantes.

As abóbadas catalãs foram utilizadas por Le Corbusier numa série de projetos que se iniciou com as casas em série *Maison Monol* (1920) [Fig. 122] e prosseguiu com os arcos de escarção das abóbadas catalãs para *Le village coopératif* (1934–1938) [Fig. 123]. Estas coberturas irão proliferar nos seus projetos e obras das décadas seguintes, como na *Résidence à l'intérieur d'un domaine agricole près de Cherchell*, norte de África (1942), ou na *Maison Jaoul*, em Neuilly-sur-Seine (1952–53). O tema das abóbadas catalãs foi replicado em Moçambique no projeto-tipo de Nuno Craveiro Lopes para as estações de serviço da Sonap, inicialmente desenhado para a zona da Polana, em Lourenço Marques, e posteriormente construído na Costa do Sol, na mesma cidade, e também em Montepuez, Namapa, Nametil, Porto Amélia [Fig. 124] e, eventualmente, noutras localizações moçambicanas. Muito utilizado durante a década de 1950, esta forma foi utilizada em diversos projetos e obras, como no remate da cobertura do Prédio Montalto, em Vila Pery, no projeto de Francisco de Castro para a dependência de Tete do BNU, ou em múltiplos edifícios projetados por João Garizo do Carmo, como no Palácio das Repartições de Quelimane [Fig. 125].

Fig. 110
Le Corbusier,
Vers une Architecture, p. 11
(1923)
gallica.bnf.fr



Fig. 111
Le Corbusier,
Vers une Architecture
(capa/cover) (1923)
gallica.bnf.fr

Fig. 112
Arménio Losa, Cassiano
Barbosa e Francisco José
de Castro,
Complexo Montegiro
e dependência de
Quelimane do BNU /
& Montegiro Commercial,
Tourist and Housing
Complex and BNU's
Quelimane branch
C. A. Vieira, A. P. Lemos,
J. C. Vieira, *Recordações de
Moçambique*, 2006, p. 144



Fig. 113,
José Gomes Bastos,
Filial de Lourenço Marques
do BNU / BNU's Lourenço
Marques branch
(1954-1964)
AHCGDFBNU

Fig. 114
Le Corbusier (et al.),
Ministério da Educação e
Saúde Pública / Ministry
of Education and Public
Health, Rio de Janeiro
(1936-1945)
Le Corbusier - *Oeuvre complète*
1938-1946, 1947, p. 113

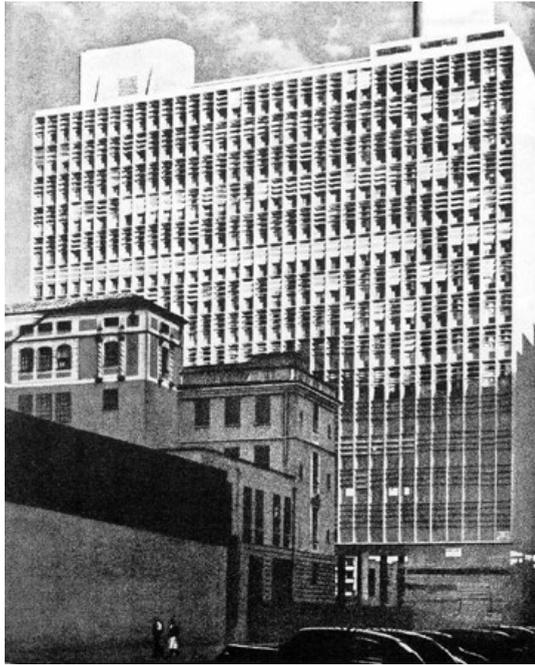


Fig. 115
Le Corbusier (et al.),
Le Corbusier (et al.),
Ministério da Educação e
Saúde Pública / Ministry
of Education and Public
Health, Rio de Janeiro
(1936-1945)
P. L. Goodwin, G. E. Kidder Smith
- *Brazil Builds: architecture new
and old 1652-1942*, 1943, p. 84



Fig. 116
Alberto Soeiro,
Edifício-sede do Montepio
de Moçambique /
Montepio de Moçambique's
Headquarters Building,
Lourenço Marques
(1955-1959)
EM, 2009



Fig. 117
Marcos Miranda Guedes
e Octávio Pó,
Ampliação do Conselho
de Câmbios, Estatística
e Arquivo Histórico /
Extension of the Exchange,
Statistics and Historical
Archives Council, Lourenço
Marques (c. 1960-1963)
EM, 2009



Fig. 118
João Garizo do Carmo,
Cine-Teatro São Jorge /
São Jorge Cine-Theater,
Beira (1952-1954)
EM, 2009



Fig. 119
Fernando Mesquita,
Escola Industrial e
Comercial D. Francisco
Barreto / D. Francisco
Barreto Industrial and
Commercial School,
Quelimane (1960-1963)
EM, 2009



Fig. 120
Francisco José de Castro,
Dependência de Quelimane
do BNU / BNU's Quelimane
branch (1960-1972)
EM, 2010

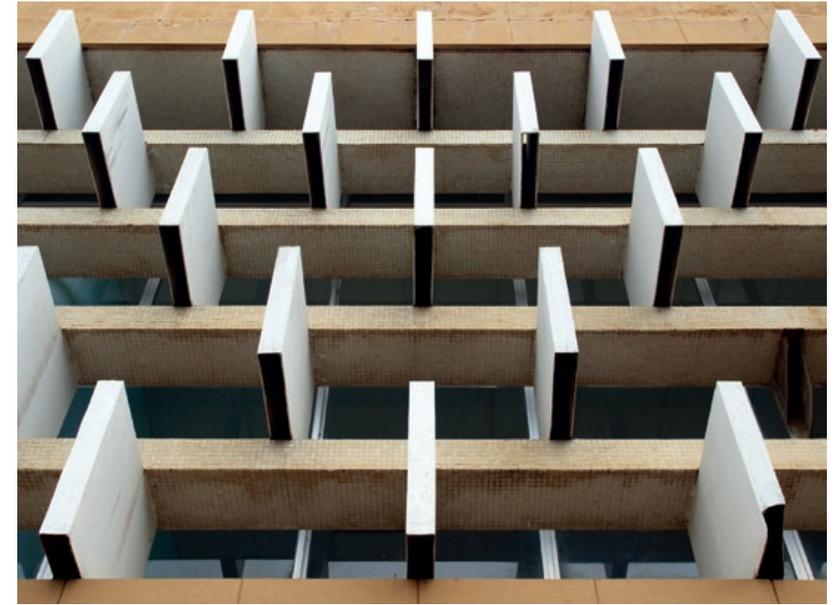


Fig. 121
Francisco José de Castro,
Colégio dos Reverendos
Irmãos Maristas / School
of the Reverend Marist
Brothers, Beira (1957-1959)
EM, 2009



Fig. 122
Le Corbusier,
Maison Monol (1920)
Le Corbusier et Pierre Jeanneret
- *Oeuvre complète 1910-1929*,
1929, p. 30)

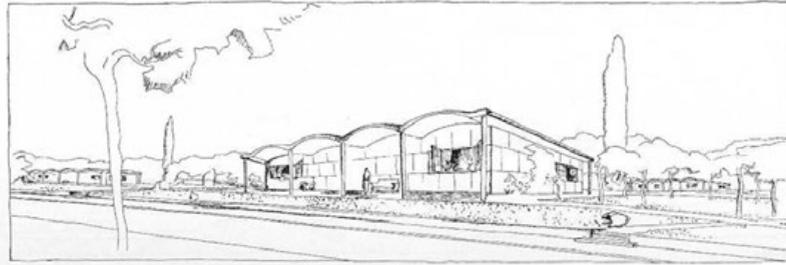


Fig. 123
Le Corbusier,
Le village coopératif
(1934-1938)
Le Corbusier et Pierre Jeanneret
- *Oeuvre complète 1934-1938*,
1938, p. 103

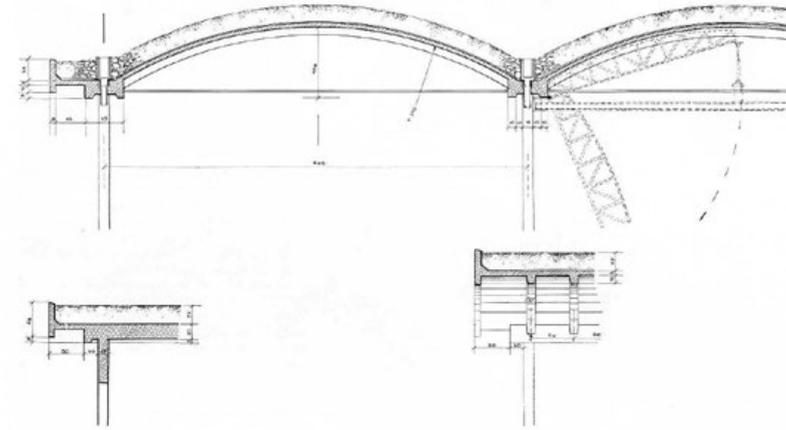


Fig. 124
Nuno Craveiro Lopes,
Estação de Serviço Sonap,
Porto Amélia / Sonap gas
station, Porto Amélia
(p. 1955)
EM, 2010



Fig. 125
João Garizo do Carmo,
Palácio das Repartições,
Quelimane / Administrative
Offices (c. 1959-1963)
EM, 2009



Modern Latin American architecture
The adoption of European Modern Movement architecture in Brazil began in the 1920s and symbolically culminated with the construction of the aforementioned Ministry of Education and Public Health building in Rio de Janeiro. This work would be followed by other milestones of modern Brazilian architecture that have had particular repercussions on the contemporary world architecture scene, namely on Portuguese architectural production, such as the Pampulha neighborhood of Belo Horizonte's recreational, religious, and tourism ensemble (1940–1942) [Fig. 126], commissioned by Juscelino Kubitschek to Oscar Niemeyer, or the Prefeito Mendes de Moraes Housing Complex (Pedregulho), in Rio de Janeiro (1947–1952) [Fig. 127], by Affonso Eduardo Reidy.

In 1943, the Museum of Modern Art (MoMA) in New York organized an exhibition on Brazilian architecture with the aim of revealing the architectural production of a country that was seen as a future ally in the immediate post-war period. The exhibition catalog, entitled *Brazil Builds: architecture new and old 1652–1942* [Fig. 128], was the result of an exploratory trip undertaken in 1942 by architects Philip L. Goodwin, author of the texts, and G. E. Kidder Smith, author of the photographs. As a pioneering work in the international dissemination of Brazilian architecture, *Brazil Builds* is divided into two main chapters that compare Baroque, Colonial and Neoclassical buildings with the first modern constructions built between 1938 and 1942 by a new generation of modern Brazilian architects and artists. The first two styles were inherited from Portuguese architecture, a transmission made explicit in the book by the inclusion of images of the Baroque staircase of Bom Jesus do Monte, in the Portuguese city of Braga, with regard to the Church of Bom Jesus of Matosinhos, in Congonhas do Campo, in Minas Gerais state. The publication had huge international repercussion after the end of World War II. It was in this catalog, already built, that Le Corbusier discovered his project for the Ministry of Education in Rio de Janeiro.

This pioneer work would be followed by articles or special issues dedicated to Brazil

A moderna arquitetura latino-americana

A implementação da europeia arquitetura do Movimento Moderno no Brasil, que se iniciou na década de 1920, teve o seu momento simbolicamente culminante com a construção do já referido edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública do Rio de Janeiro. A esta obra seguir-se-ão outros marcos da moderna arquitetura brasileira que obtiveram particular repercussão no contemporâneo panorama da arquitetura mundial, nomeadamente na produção arquitetónica portuguesa, tais como o conjunto de equipamentos lúdicos, religiosos e turísticos para o bairro de Pampulha, em Belo Horizonte (1940–1942) [Fig. 126], encomenda de Juscelino Kubitschek a Oscar Niemeyer, ou o Conjunto Residencial Prefeito Mendes de Moraes (Pedregulho), no Rio de Janeiro (1947–1952) [Fig. 127], por Affonso Eduardo Reidy.

O Museu de Arte Moderna de Nova York (MoMA) organizou, em 1943, uma exposição sobre arquitetura brasileira com o objetivo de revelar a produção arquitetónica de um país que se perspectivava como futuro aliado no imediato pós-guerra. O catálogo da exposição, com o título *Brazil Builds: architecture new and old 1652–1942* [Fig. 128], constituiu o resultado de uma viagem exploratória realizada em 1942 pelos arquitetos Philip L. Goodwin, autor dos textos, e G. E. Kidder Smith, autor das fotografias. Trabalho pioneiro na divulgação internacional da arquitetura brasileira, *Brazil Builds* divide-se em dois capítulos principais que colocam em confronto edifícios de estilo barroco, colonial e neoclássico com as primeiras obras modernas, construídas entre 1938 e 1942 por uma nova geração de arquitetos e artistas modernos brasileiros. Os dois primeiros estilos foram herdados da arquitetura portuguesa, uma transmissão explicitada no livro pela inclusão de imagens do escadório barroco do Bom Jesus do Monte, em Braga, a propósito da Igreja do Bom Jesus de Matosinhos, em Congonhas do Campo, estado de Minas Gerais. A publicação obteve uma enorme repercussão internacional após o final da II Guerra Mundial. Le Corbusier descobriu neste catálogo, já construído, o seu projeto para o Ministério da Educação.

A esta obra pioneira seguir-se-ão artigos ou números especiais dedicados ao Brasil em revistas internacionais especializadas assim como monografias

in specialized international magazines, as well as monographs published abroad and dedicated to the works of Oscar Niemeyer and Affonso Reidy. The full international dissemination of modern Brazilian architecture – including numerous buildings that at the time of the *Brazil Builds* publication were only in design or under construction – was most effectively achieved by *Modern Architecture in Brazil* [Fig. 129]. By Henrique E. Mindlin, this *catalog-raisoné*, symbol of the success of modern architectural output in Brazil between 1937 and 1955, was published in 1956 in English, French and German and distributed throughout the world by six different publishing companies.

The influence of modern Latin American architecture, mainly Brazilian architecture, had a decisive influence on architecture designed and built in the former Portuguese colonies due to similar climatic and productive conditions. The direct influence of Brazilian models on some Mozambican buildings is exemplified by the formal proximity between the Pampulha Church in Belo Horizonte [Fig. 126] and the Manga Church in the city of Beira [Fig. 48], or between the apartment block A of the Pedregulho Residential Cluster in Rio de Janeiro [Fig. 127], and the motel of the Estoril Tourist Complex, also in Beira [Fig. 88]. But besides this direct influence there was a generalized and pragmatic adoption of the fundamental themes that inform modern Latin American architecture: technical boldness, climatic suitability, plasticity, and integration of the arts.

Beira's marshy nature and the existence of qualified engineers in Mozambique favored the creation in the city of buildings with special structures of great technical boldness that were possibly inspired by the vocabulary of modern Brazilian architecture. Such formal and structural proximity can be observed when comparing the gymnasium of the Pedregulho Housing Complex and the parabolic roof of the public atrium of the Beira Central Station, as we shall see.

The exploration of new constructive systems adapted to local production constraints, evident in the exploitation of the structural qualities of hyperbolic paraboloids in the Mexican works of the Spanish architect Félix Candela (1910–1997) [Figs. 130, 132, 134] was also reflected in

editadas no estrangeiro e dedicadas à obra de Oscar Niemeyer e de Affonso Reidy. A completa divulgação internacional da moderna arquitetura brasileira – nela incluindo muitos edifícios que ao tempo de *Brazil Builds* estavam apenas em projeto ou em construção –, foi mais efetivamente concretizada pela obra *Arquitetura Moderna no Brasil* [Fig. 129]. Da autoria de Henrique E. Mindlin, este *catalog-raisoné*, símbolo do sucesso da produção arquitetónica moderna realizada no Brasil entre 1937 a 1955, foi editado em 1956 em inglês, francês e alemão e distribuído no mundo inteiro por seis diferentes companhias editoras.

A influência da moderna arquitetura latino-americana, principalmente da arquitetura brasileira, que caracterizou, de forma genérica, a produção arquitetónica moderna em Portugal, teve, por efeito de condições climáticas e produtivas semelhantes, uma decisiva influência na arquitetura projetada e construída nas antigas colónias portuguesas. Para além da direta influência dos modelos brasileiros que se detetam nalguns edifícios moçambicanos – relação exemplificada pela proximidade formal entre a Igreja de Pampulha, Belo Horizonte [Fig. 126] e a Igreja da Manga, na cidade da Beira [Fig. 48], ou entre o bloco de apartamentos A do Conjunto Residencial do Pedregulho, Rio de Janeiro [Fig. 127], e o motel do Complexo Turístico Estoril, também na Beira [Fig. 88] –, registou-se uma generalizada e pragmática adoção dos temas fundamentais que informaram a moderna arquitetura da América latina: arrojo técnico, adequação climática, plasticidade e integração das artes.

A natureza pantanosa da cidade da Beira e a existência de engenheiros qualificados em Moçambique favoreceram a criação naquela cidade de edifícios com estruturas especiais de grande arrojo técnico, eventualmente inspirados no vocabulário da moderna arquitetura brasileira. Proximidade formal e estrutural que se deteta entre o ginásio do referido Conjunto Residencial do Pedregulho e a cobertura parabólica do átrio do público da Estação Central da Beira, como veremos.

Também a exploração de novos sistemas construtivos adaptados às condicionantes produtivas locais, patentes na exploração das qualidades estruturais das paraboloides hiperbólicas nas obras mexicanas do espanhol Félix Candela (1910–1997) [Figs. 130, 132, 134], refletiu-se em Moçambique na expressão arquitetónica de sistemas

Mozambique in the architectural expression of structural systems composed of concrete or brick membranes, folded or curved, as in the messe hall of the Monteiro & Giro's Ceramics Factory in Quelimane [Fig. 131], the Church of Santo António da Polana in Lourenço Marques [Fig. 133], or in the *Casa dos Bicos*, in the city of Beira [Fig. 135].

The Brazilian *cobogós*, latticework or grilles formed by industrially produced hollow ceramic or molded concrete modules, were extensively used for, among many other examples, the northwest façade of the Abreu, Santos & Rocha Abreu Building in Lourenço Marques [Fig. 136], or with truncated pyramid-shaped modules in some exterior surfaces of the School of Veterinary Medicine in the same city [Fig. 137].

The roofs converging to a central gutter, a formal typology that became widespread in modern Brazilian architecture, and which in Portugal is known as a roof or butterfly roof, was also frequently used in Mozambican architecture. An example of this type of roofing can be found, among many others, in the Maxaquene building of apartments and stores in Lourenço Marques [Fig. 138], or in Block II of the Administrative Offices in Vila Cabral [Fig. 139].

The influence of the plastic fluidity and spatial interpenetration of curved or angular forms that are characteristic of modern Brazilian architecture is present in a large number of Mozambican projects through the creation of irregular elements that are exceptional in relation to orthogonal matrices, as in the undulating walls of the messe hall of the Ceramics Factory in Quelimane [Fig. 140], and the Vasco Feitas House in Beira [Fig. 141]. It was also a graphic theme present in the landscape design of the buildings' exterior spaces, in free and asymmetrical pictorial compositions graphically inspired by the biomorphism of the spaces designed by Burle Marx (1909–1994), such as the design for the access points to the Revué Hydro-Electric Society's Munhava Transformer Substation buildings, or the Beira Club [Fig. 142].

The ceramic panels made of tile or glass mosaic included in the architectural conception of the collective equipment building projects were possibly influenced by the murals covering the walls of modern Mexican [Fig. 143] and Brazilian buildings,

estruturais compostos por membranas de betão ou de tijolo, dobradas ou curvadas, como na messe da Fábrica Cerâmica da Monteiro & Giro, em Quelimane [Fig. 131], na Igreja de Santo António da Polana, em Lourenço Marques [Fig. 133], ou na *Casa dos Bicos*, na cidade da Beira [Fig. 135].

Os cobogós brasileiros, grelhas ou grelhagens formadas por módulos vazados de cerâmica ou de betão moldado de produção industrial, obtiveram uma extensiva utilização para, entre muitos outros exemplos, revestir com elementos perfurados a fachada noroeste do Prédio Abreu, Santos & Rocha, em Lourenço Marques [Fig. 136], ou com módulos em forma de pirâmide truncada algumas superfícies exteriores da Escola de Medicina Veterinária, na mesma cidade [Fig. 137].

As coberturas convergindo para uma calceira central, tipologia formal que se generalizou na moderna arquitetura brasileira e que em Portugal é conhecida por telhado ou cobertura de borboleta, foi também frequentemente utilizado na arquitetura moçambicana. Um exemplo deste tipo de coberturas pode ser encontrado, entre muitos outros, no edifício de apartamentos e lojas na Maxaquene, em Lourenço Marques [Fig. 138], ou ainda no bloco II do Palácio das Repartições de Vila Cabral [Fig. 139].

A influência da plástica fluidez e interpenetração espacial de formas curvas ou angulares características da moderna arquitetura brasileira está presente em grande número de projetos moçambicanos através da criação de elementos irregulares de exceção em relação a matrizes ortogonais, como nas paredes ondulantes da messe da Fábrica Cerâmica em Quelimane [Fig. 140], e da Casa Vasco Feitas, na cidade da Beira [Fig. 141]. Constituiu também um tema gráfico presente na conceção paisagística dos espaços exteriores dos edifícios, em livres e assimétricas composições pictóricas graficamente inspiradas no biomorfismo dos espaços concebidos por Burle Marx (1909–1994), como no desenho previstos para os acessos aos edifícios da Subestação Transformadora da Munhava da Sociedade Hidro-Eléctrica do Revué ou do Clube da Beira [Fig. 142].

Os painéis cerâmicos realizados em azulejo ou mosaico de vidro integrados na conceção arquitetónica dos projetos de edifícios de equipamento coletivo foram possivelmente influenciados pelos murais que revestem as paredes

These influences can be found in numerous official or private buildings, such as in the Beira Central Station, where virtually all exterior and interior surfaces were covered with glass and ceramic mosaics in plain colors or forming murals featuring abstract geometric patterns and figurative themes; or even in the BNU's Lourenço Marques branch, a building in which architecture and decoration were combined in a continuous plastic experience [Fig. 144] under the active coordination of José Gomes Bastos.

de edifícios modernos mexicanos [Fig. 143] e brasileiros. Essas influências encontram-se em múltiplos edifícios oficiais ou privados, tal como na Estação Central da Beira, obra na qual a quase totalidade das superfícies exteriores e interiores foram revestidas com mosaicos de vidro e de cerâmica de cores lisas ou formando murais com padrões geométricos abstratos e temas figurativos; ou ainda como na filial do BNU em Lourenço Marques, edifício no qual, sob a ativa coordenação de José Gomes Bastos, se combinaram arquitetura e decoração numa contínua experiência plástica [Fig. 144].

Fig. 126
Oscar Niemeyer,
Igreja de São Francisco
/ São Francisco Church,
Bairro da Pampulha /
Pampulha neighborhood,
Belo Horizonte (1940-1943)
H. E. Mindlin - *Arquitetura
Moderna no Brasil*, 1999, p. 183



Fig. 127
Affonso Reidy,
Conjunto Residencial
Prefeito Mendes de
Moraes / Prefeito Mendes
de Moraes Residential
Complex (Pedregulho),
Rio de Janeiro (1946-1952)
H. E. Mindlin - *Arquitetura
Moderna no Brasil*, 1999, p. 149

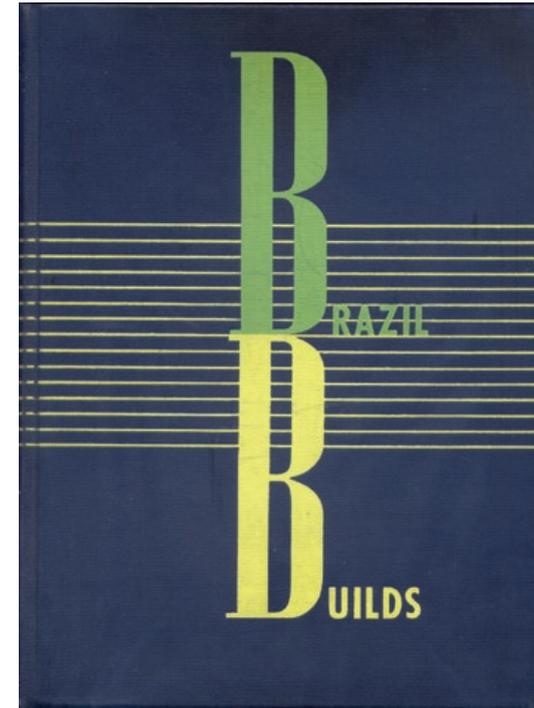


Fig. 128
P. L. Goodwin e
G. E. Kidder Smith,
*Brazil Builds: architecture
new and old 1652-1942*
(capa/cover)(1943)

Fig. 129
H. E. Mindlin,
*Arquitetura Moderna
no Brasil* (capa/cover),
1999 (1956)

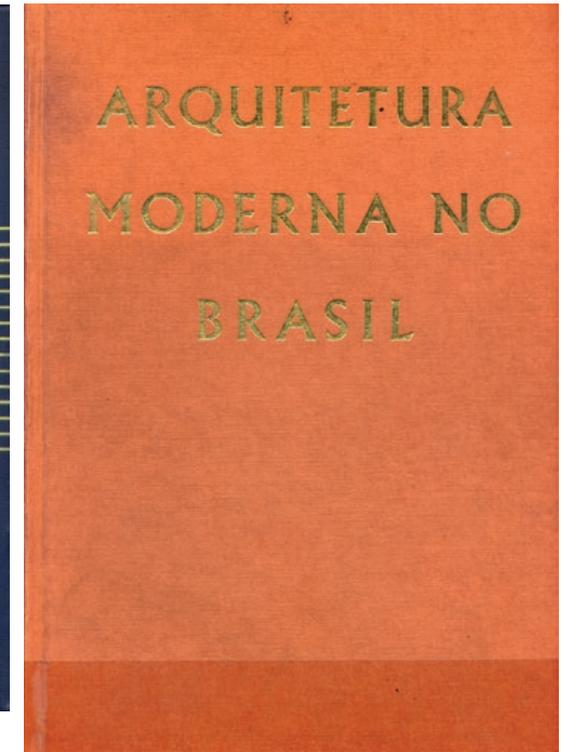


Fig. 130
Félix Candela,
Restaurante Los Manatiales
/ Los Manatiales
Restaurant, Cidade do
México / Mexico City (1958)
EM, 2010



Fig. 131
Arménio Losa
e Cassiano Barbosa,
Messe da Fábrica Cerâmica
da Monteiro & Giro /
Monteiro & Giro's Ceramics
Factory messe hall,
Quelimane (1956-1960)
EM, 2009



Fig. 132
Félix Candela,
Iglesia de la Virgen
de la Medalla Milagrosa,
Cidade do México /
Mexico City (1953-1955)
EM, 2010



Fig. 133
Nuno Craveiro Lopes,
Igreja de Santo António da
Polana / Santo António da
Polana Church, Lourenço
Marques (1959-1962)
EM, 2009



Fig. 134
Félix Candela
Capilla del Alfillo, Cidade
do México / Mexico City
(1956-1958)
EM, 2010



Fig. 135
João Garizo do Carmo,
Pavilhão de Exposições
Permanentes das
Atividades Económicas
Nacionais ou Casa dos
Bicos / Permanent
Exhibition Pavilion of
National Economic
Activities or Casa
dos Bicos, Beira
EM, 2009



Fig. 136
Pancho Guedes,
Prédio Abreu, Santos
& Rocha / Santos &
Rocha Building, Lourenço
Marques, c. 1956
EM, 2009

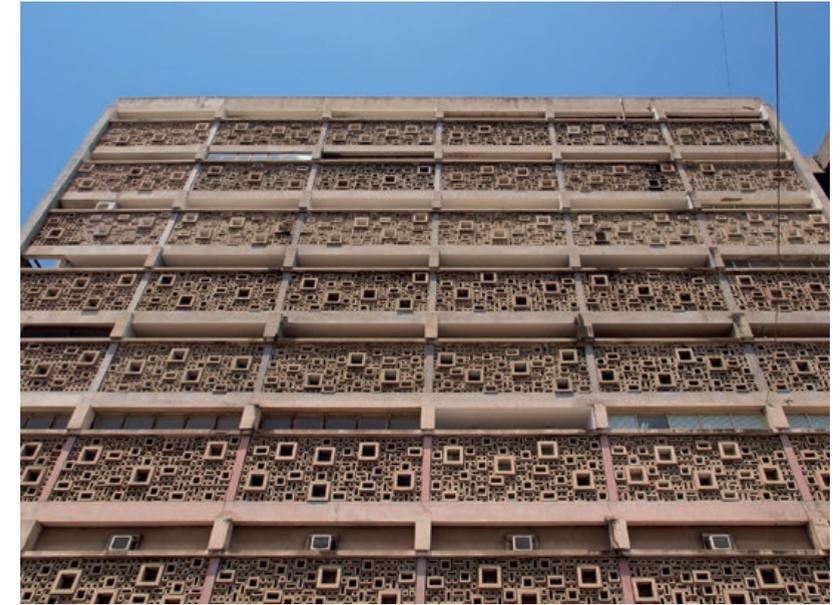


Fig. 137
Luís Vasconcelos
Escola de Medicina
Veterinária / School
of Veterinary Medicine,
Lourenço Marques
(1963-1964)
EM, 2012

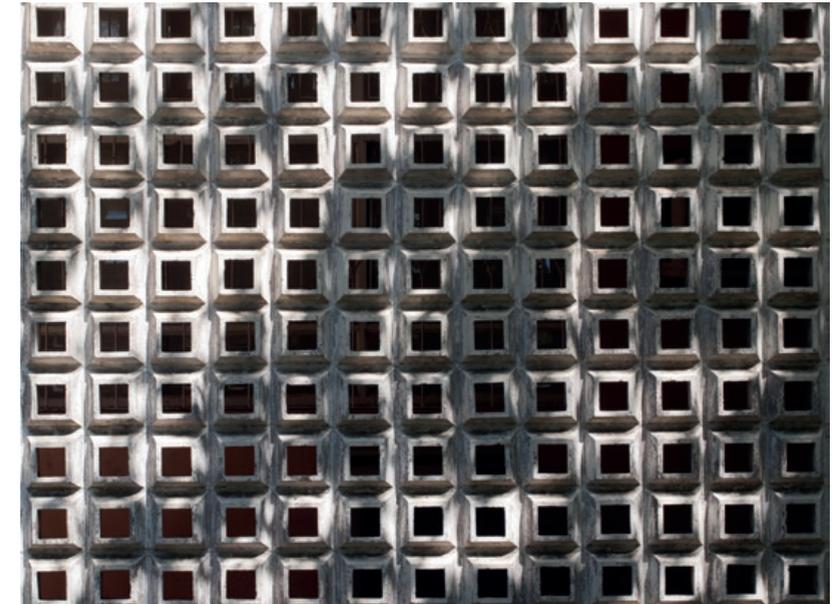


Fig. 138
Pancho Guedes,
Edifício de apartamentos
e lojas na Maxaquene /
Apartment building and
stores in Maxaquene,
Lourenço Marques
(1955-1956)
EM, 2009



Fig. 139
João José Tinoco
e Maria Carlota
Quintanilha,
Palácio das Repartições
/ Administrative Offices,
Vila Cabral (1959-1962)
EM, 2009



Fig. 140
Arménio Losa
e Cassiano Barbosa,
Messe da Fábrica Cerâmica
da Monteiro & Giro /
Monteiro & Giro's Ceramics
Factory messe hall,
Quelimane (1956-1960)
EM, 2009

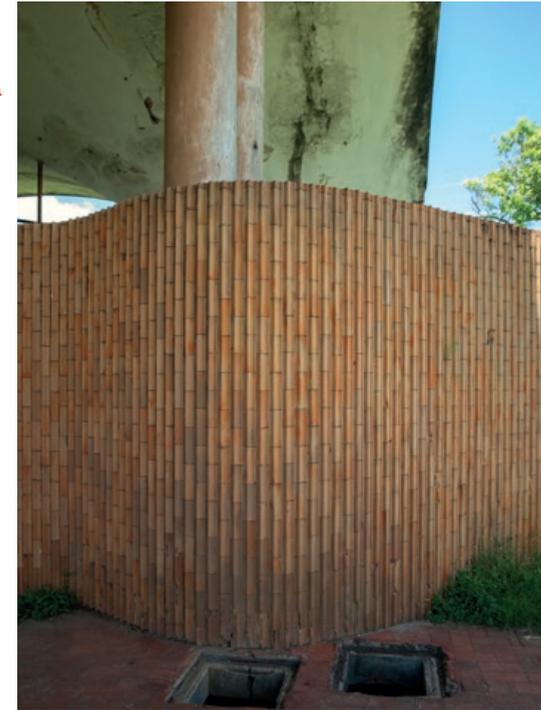


Fig. 141
João Garizo do Carmo,
Casas Vasco Freitas?
/ Vasco Freitas Houses?,
Beira (1958)
EM, 2010



Fig. 142
Paulo de Melo Sampaio
e Marcelo Moreno Ferreira,
Clube da Beira / Beira
Club, Beira (1957-c. 1963)
Ana Magalhães, *Migrações
do moderno*, 2015, p. 494

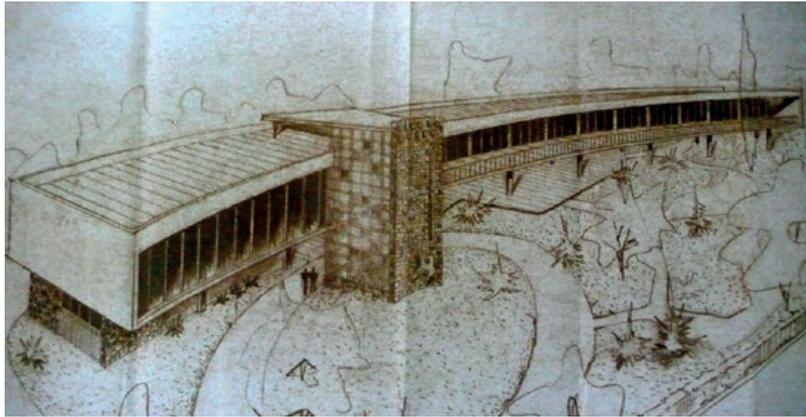
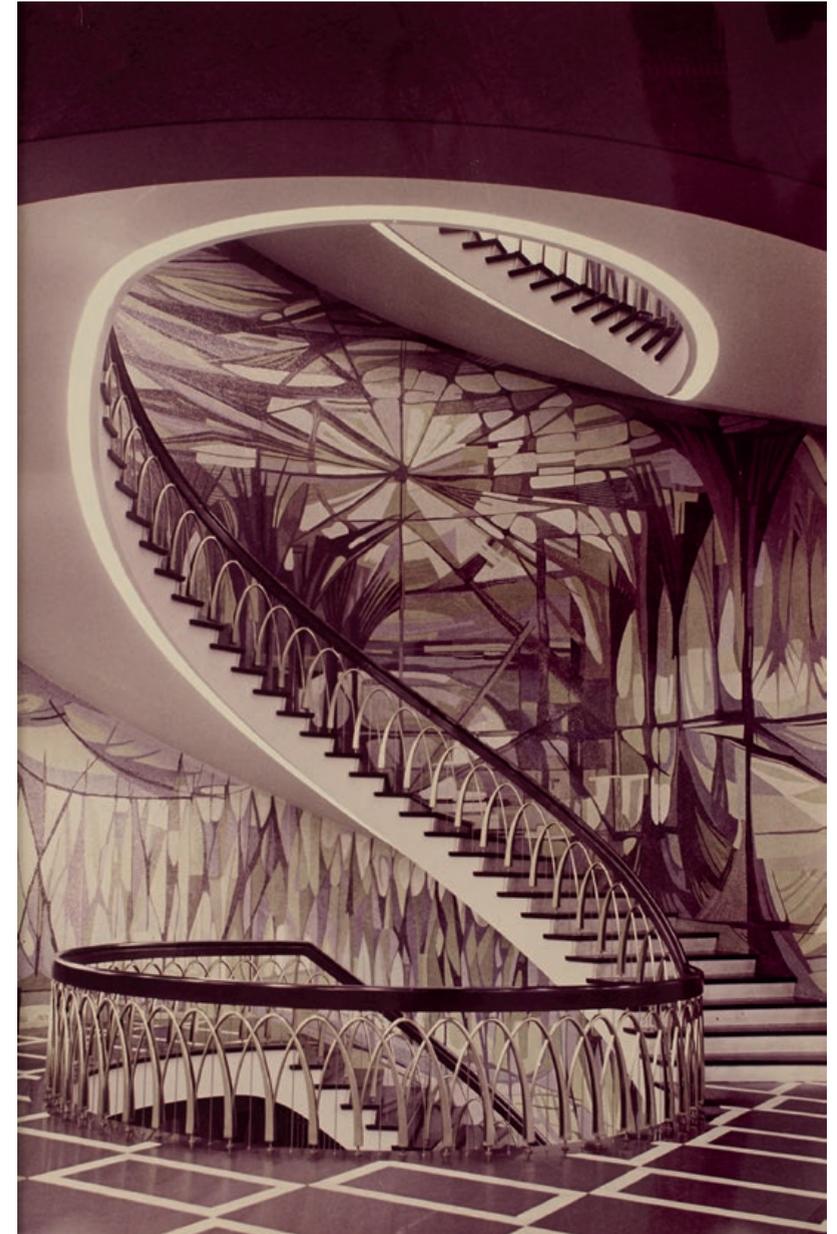


Fig. 143
Juan O’Gorman,
Biblioteca Central da
UNAM / UNAM Central
Library, Cidade do México
/ Mexico City (1950-1956)
EM, 2010



Fig. 144
José Gomes Bastos,
Filial de Lourenço Marques
do BNU / BNU’s Lourenço
Marques branch, painel
de revestimento da
escada helicoidal por /
lining panel of the spiral
staircase by Estrela Faria
(1910-1976)
AHCDFBNU



Modern architecture in South Africa

In South Africa, the Modern Movement was spearheaded by Rex Distin Martienssen (1905–1942). Editor since 1932 of the South African Architectural Record magazine [Fig. 145], on his travels to Europe Martienssen established contacts with the European avant-garde and in 1934 became friends with Le Corbusier. Two years later, in the first pages of the second edition of his *Complete Works*, Le Corbusier published the letter he addressed to Martienssen on the occasion of the planned publication of a manifesto by the Johannesburg Group of Modern Architects, self-styled The Transvaal Group. The group consisted of Martienssen himself, W. Gordon McIntosh (1904–1983), John Fassler (1910–1971), and Bernard Cooke (1910–2011), among others. Between 1934 and 1936, Martienssen formed with the latter two an architectural society that produced a body of work deeply influenced by the internationalist assumptions of Walter Gropius and Le Corbusier, evident notably in the design of the house he built for himself in 1940. This work would be published by the journal *Arquitetura* in 1949 [Fig. 146], together with the translation of Le Corbusier's letter.

Rex Martienssen was a professor at the University of the Witwatersrand in Johannesburg and temporarily headed its architecture department. Upon his death in 1942, the functionalist logic of the Modern Movement was challenged in the country, but the principles and forms of his architecture prevailed in the teaching provided by that department. Besides the inevitable contacts naturally favored by the proximity between South Africa and Mozambique, the relations between their modern architectural cultures consisted in the attendance of the University of the Witwatersrand by Carlos Ivo and Pancho Guedes, where they learned about the local architectural culture. This final author will deliver his final course exam at EBAP, which at the time was the only school of architecture in the country, offering up-to-date education aligned with the international currents of the Modern Movement. During his visit to South Africa in 1954, José Bastos also registered several examples of modern architecture buildings that most certainly influenced the design of his BNU's Lourenço

A moderna arquitetura da África do Sul

Na África do Sul o Movimento Moderno foi encabeçado por Rex Distin Martienssen (1905–1942). Editor desde 1932 da revista *South African Architectural Record* [Fig. 145], Martienssen estabeleceu nas suas viagens pela Europa contatos com a vanguarda europeia e, em 1934, amizade com Le Corbusier. Dois anos depois Le Corbusier editou, no início da segunda edição da sua *Oeuvre Complète*, a carta que endereçou a Martienssen por ocasião da prevista publicação de um manifesto pelo Grupo dos Arquitetos Modernos de Joanesburgo, autodenominado *The Transvaal Group*. O grupo era composto pelo próprio Martienssen e por W. Gordon McIntosh (1904–1983), John Fassler (1910–1971) e Bernard Cooke (1910–2011), entre outros. Com os dois últimos Martienssen formou, entre 1934 e 1936, uma sociedade de arquitetura que produziu uma obra profundamente influenciada pelos pressupostos internacionalistas de Walter Gropius e Le Corbusier, patentes nomeadamente no projeto da casa que construiu para si próprio, em 1940. Esta obra virá a ser publicada pela revista *Arquitetura* em 1949 [Fig. 146], em conjunto com a tradução da referida carta de Le Corbusier.

Rex Martienssen foi professor na Universidade de Witwatersrand, em Joanesburgo, e temporariamente diretor do seu departamento de arquitetura. Com a sua morte, em 1942, a lógica funcionalista do Movimento Moderno foi contestada no país mas os princípios e as formas da sua arquitetura permaneceram dominantes no ensino daquele departamento.

As relações entre as culturas arquitetônicas modernas sul-africana e moçambicana, para além dos inevitáveis contatos que a proximidade entre os dois países naturalmente favoreceu, consistiram na frequência da Universidade de Witwatersrand por Carlos Ivo e Pancho Guedes, na qual apreenderam a cultura arquitetônica local. Este último autor apresentará a sua prova final de curso na EBAP, à época a única escola de arquitetura do país com um ensino atualizado com as correntes internacionais do Movimento Moderno. Também José Gomes Bastos registou, durante a sua visita à África do Sul, em 1954, diversos exemplos de edifícios de arquitetura moderna construídos naquele país que influenciaram certamente o desenho da sua

Marques branch. Along with other images of modern architecture buildings in Lourenço Marques, these photographs were included in the *Descriptive Report* of the 1954 preliminary project for the branch building [Figs. 147-148].

filial de Lourenço Marques do BNU. Estas fotografias foram incluídas, em conjunto com outras imagens de construções de arquitetura moderna laurentina, na Memória Descritiva do anteprojeto de 1954 para o edifício da filial [Figs. 147-148].

Fig. 145
South African
Architectural Record
(capa/cover)
(setembro/September 1952)
wiredspace.wits.ac.za

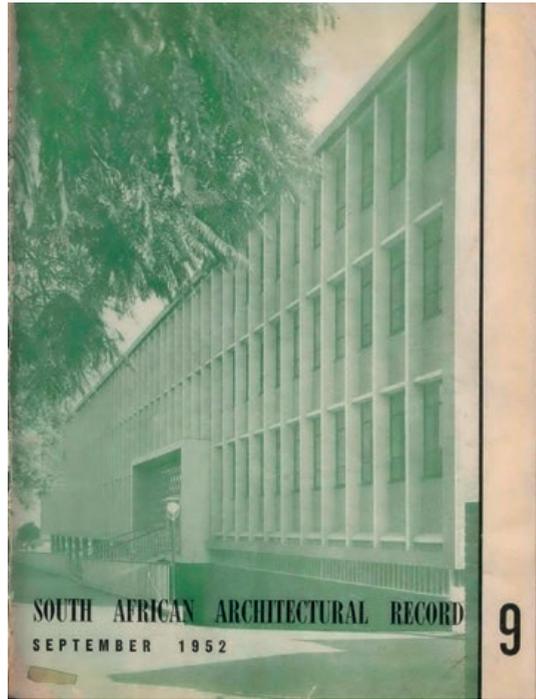


Fig. 146
Rex Martienssen,
Casa Martienssen /
Martienssen House,
Joanesburgo (1940)
Arquitetura, maio-junho
/ May-June 1949, p. 6

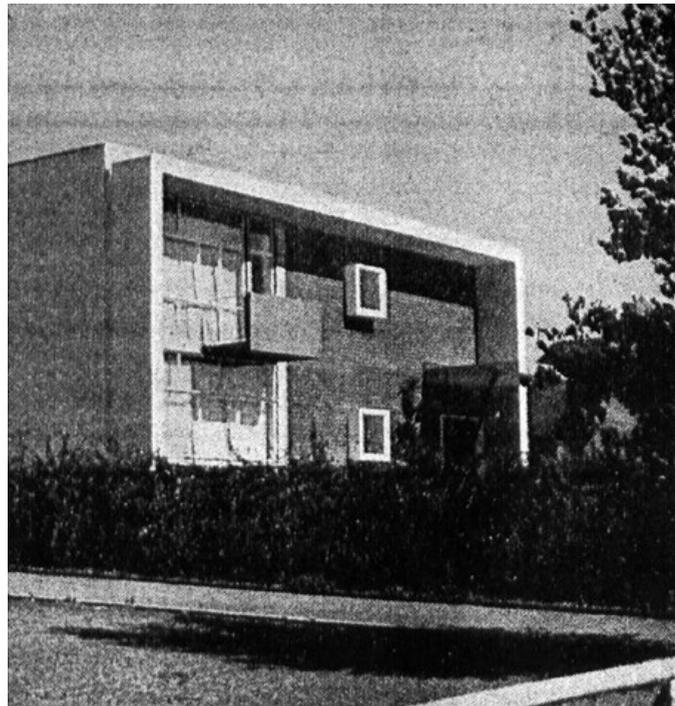


Fig. 147
Registos da viagem de José
Gomes Bastos a Pretória
/ Records of José Gomes
Bastos' trip to Pretoria,
(1954)
AHCGDFBNU

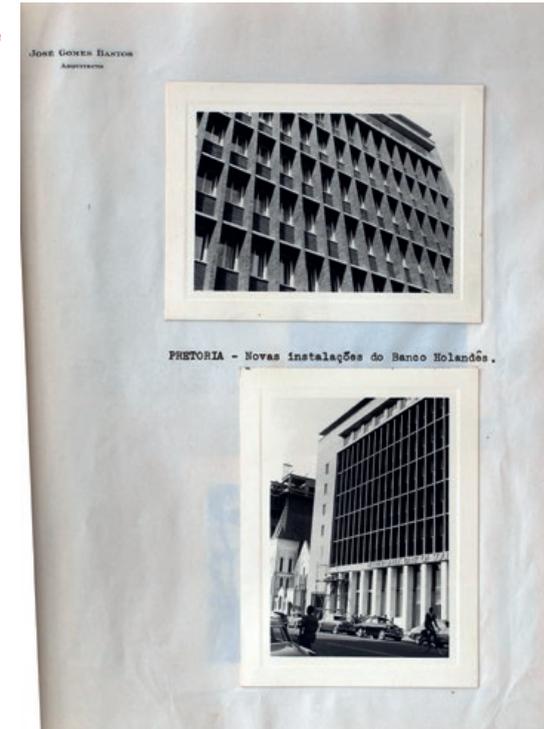


Fig. 148
Registos da viagem
de José Gomes Bastos a
Joanesburgo / Records of
José Gomes Bastos' trip to
Johannesburg (1954)
AHCGDFBNU



A brief characterization

Through the professional training of the architects who designed and built in the former Portuguese overseas provinces and the freedom of design allowed to them by the central Portuguese power, the ideological, technological and formal principles of the architecture of the Modern Movement formed a paradoxical operational support for the rapid infrastructure and occupation of territories undergoing rapid economic and demographic development. The modern architecture produced in Mozambique presents some dominant characteristics that should be systematized:

- The architectural objects follow principles of autonomy in relation to their immediate surroundings, with implantations often oriented in a south-north direction, autonomous from the compositional systems of the urban networks that surround them. Examples are the primary, technical and high schools designed by Fernando Mesquita in the SOP [Fig. 149], and the COOP residential buildings [Fig. 150];

- The volumes are composed by the aggregation of autonomous geometric solids, in compositions based on the balance of differentiated masses, according to the exterior expression of the main areas of the interior functional programs. Examples are the branch of Barclays Bank in Lourenço Marques [Fig. 151] or the Administrative Offices of Vila Cabral [Fig. 152];

- The exterior formal expressions derive from the shape of the openings, in which horizontal dominant openings predominate, from the asymmetrical composition of the elevations, and from the exploration of the chromatic and textural qualities of surface coatings. Examples are the buildings of the Beira Commercial Association [Fig. 153] or the Jossub Building [Fig. 154];

- The internal spatial compositions are governed by sequences of spatial moments, based on compositional matrices that are predominantly orthogonal, scaled according to abstract metrics;

- Their functional organizations are based on the qualification and functional articulation of spaces via the hierarchical zoning of functions and circulation, sometimes establishing an effective racial segregation between European

Breve caraterização

Como vimos, por via da formação profissional dos arquitetos que projetaram e construíram nas antigas províncias ultramarinas portuguesas e da liberdade de desenho que aí lhes foi permitida pelo poder central português, os princípios ideológicos, tecnológicos e formais da arquitetura do Movimento Moderno constituíram paradoxal suporte operativo para a rápida infraestruturação e ocupação de territórios em acelerado desenvolvimento económico e demográfico. A arquitetura moderna produzida em Moçambique apresenta algumas características dominantes, que interessa sistematizar:

- Os objetos arquitetónicos seguem princípios de autonomia em relação à envolvente próxima, com implantações frequentemente orientadas na direção sul-norte, autónomas dos sistemas compositivos das malhas urbanas que as envolvem. São exemplos as escolas primárias, técnicas e liceais desenhadas por Fernando Mesquita nos SOP [Fig. 149] ou os edifícios habitacionais da COOP [Fig. 150];

- As volumetrias são compostas pela agregação de sólidos geométricos autónomos, em composições baseadas no equilíbrio de massas diferenciadas de acordo com a expressão exterior das principais zonas dos programas funcionais interiores. São exemplos a agência do Barclays Bank de Lourenço Marques [Fig. 151] ou os palácios das Repartições de Vila Cabral [Fig. 152];

- As expressões formais exteriores resultam da forma dos vãos, nos quais predominam as aberturas de dominante horizontal, da composição assimétrica dos alçados, e da exploração das qualidades cromáticas e texturais dos revestimentos de superfície. São exemplos os edifícios da Associação Comercial da Beira [Fig. 153] ou o Edifício Jossub [Fig. 154];

- As composições espaciais internas são regradas por sequências de momentos espaciais, assentes em matrizes compositivas de dominante ortogonal, dimensionadas segundo métricas abstratas;

- As suas organizações funcionais são baseadas na qualificação e articulação funcional dos espaços através do zonamento hierárquico das funções e das circulações, por vezes estabelecendo uma efetiva segregação racial entre zonas de europeus e indígenas. São exemplos o Hospital Geral do Hospital Central Miguel Bombarda [Fig. 155] ou a dependência de Vila Pery do BNU [Fig. 156];

and *indigenous* zones. Examples are the General Hospital of the Miguel Bombarda Central Hospital [Fig. 155], or the BNU's Vila Pery branch [Fig. 156];

- The structural systems are formed by autonomous support skeletons, erected with perennial materials and calculated with experimental audacity in order to optimize costs and execution deadlines. Examples are the air terminal buildings at Gago Coutinho and Sacadura Cabral airports [Fig. 157];

- The building systems are made up of standardized products of industrial production, occasionally articulated with locally extracted natural materials or imported from the Metropolis. Examples are the Montegiro Complex or the Monteiro & Giro Ceramics Factory and Cluster Housing [Fig. 158];

- The climate protections are obtained by optimization of implantations, disposition of internal spaces and use of solar protection mechanisms, such as *brise-soleil*, vertical, horizontal or both, fixed or steerable, and of transversal ventilation systems such as adjustable glass blades and grids made of ceramic or prefabricated concrete elements. Examples are the Porto Amélia Administrative Offices [Fig. 159], the Gago Coutinho Airport's Air Terminal Building, Command Tower and Technical Services [Fig. 160], the Provincial Department of Agriculture, Forestry and Dependent Services [Fig. 161] or the Dr. Firmino Santana Dermatology Hospital [Fig. 162];

- The designs integrated in their genesis artistic contributions from various plastic disciplines, affirming themselves as total works of art (*Gesamtkunstwerk*). Examples are the BNU's Lourenço Marques branch [Fig. 163] or the Manga Church [Fig. 164];

- Their language affiliate the buildings with the architecture of the international Modern Movement and denote, as mentioned above, influences from Le Corbusier's work and the modern architecture of Latin America;

- The impact that the development, design, construction, and inauguration of these buildings had on the press and on colonial societies reflects the ability of these architectures, generated by the utopia of the Modern Movement, to unwittingly become symbols of the values of modernity, progress, and permanence that embodied the identity utopia of the *Estado Novo* regime.

- Os sistemas estruturais são formados por esqueletos de suporte autónomos, erguidos com materiais perenes e calculados com audácia experimental, de forma a otimizar custos e prazos de execução. São exemplos as aerogares dos aeroportos Gago Coutinho e Sacadura Cabral [Fig. 157];

- Os sistemas construtivos são constituídos por produtos estandardizados de produção industrial, eventualmente articulados com materiais naturais de extração local ou importados da Metrópole. São exemplos o Complexo Montegiro ou a Fábrica de Cerâmica e Aglomerado Habitacional da Monteiro & Giro [Fig. 158];

- As proteções climáticas são obtidas pela otimização das implantações, disposição dos espaços internos e utilização de mecanismos de proteção solar, como *brise-soleil*, verticais, horizontais ou ambos, fixos ou orientáveis, e de sistemas de ventilação transversal tais como lâminas de vidro reguláveis e grelhas constituídas por elementos cerâmicos ou de betão prefabricado. São exemplos o Palácio das Repartições de Porto Amélia [Fig. 159], a Aerogare, Torre de Comando e Serviços Técnicos do Aeroporto Gago Coutinho [Fig. 160], a Secretaria Provincial de Agricultura, Florestas e Serviços Dependentes [Fig. 161] ou o Hospital de Dermatologia Dr. Firmino Santana [Fig. 162];

- Os projetos puderam contar na sua génese com a integração de contribuições artísticas provenientes das diversas disciplinas plásticas, afirmando-se como obras de arte total (*Gesamtkunstwerk*). São exemplos a filial de Lourenço Marques do BNU [Fig. 163] ou a Igreja da Manga [Fig. 164];

- As suas linguagens, que filiam os edifícios na arquitetura do Movimento Moderno internacional denotam, como observámos, influências da obra de Le Corbusier e da moderna arquitetura da América Latina;

- O impacto que o empreendimento, projeto, construção e inauguração destes edifícios obteve junto das imprensas e das sociedades coloniais reflete a capacidade destas arquiteturas, geradas pela utopia do Movimento Moderno, se constituírem, involuntariamente, em símbolos dos valores de modernidade, progresso e permanência, que incorporaram a utopia identitária do regime do Estado Novo.

Fig. 149
Fernando Mesquita,
Escola Técnica Elementar
Governador Joaquim de
Araújo / Governor Joaquim
de Araújo Technical
School, Lourenço Marques,
(1960-1963)
CDIIFAD

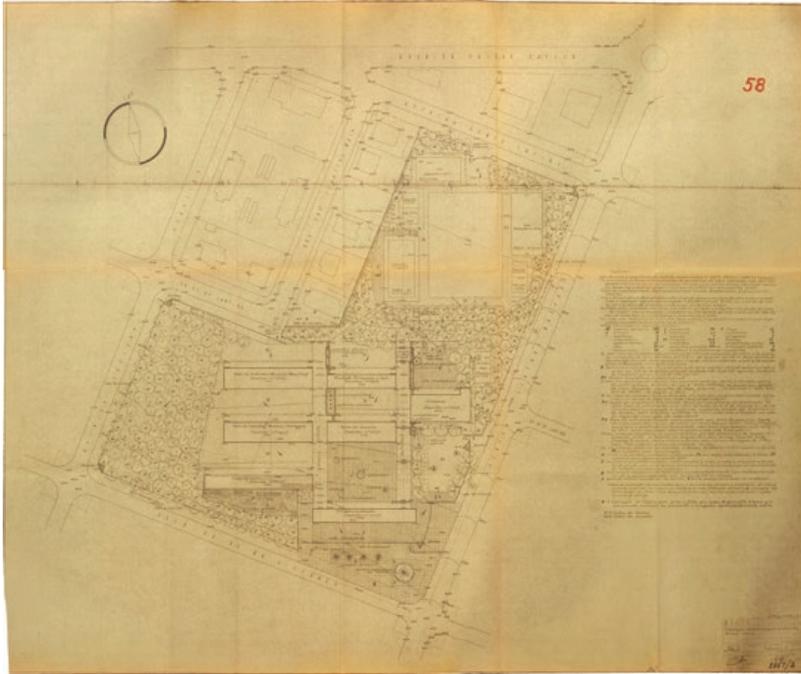


Fig. 150
Jorge Valente,
Edifícios habitacionais da
COOP, Lourenço Marques
(c. 1964)
EM, 2012



Fig. 151
Pancho Guedes,
Barclays Bank D.C.O.,
Lourenço Marques (1954)
EM, 2010



Fig. 152
João José Tinoco e Maria
Carlota Quintanilha,
Palácio das Repartições
/ Administrative Offices,
Vila Cabral, Vila Cabral
(1959-1962)
EM, 2009



Fig. 153
Paulo de Melo Sampaio e
Marcelo Moreno Ferreira,
Associação Comercial da
Beira / Beira Commercial
Association, Beira
(1955-1961)
EM, 2010



Fig. 154
Pancho Guedes, Edifício Jossub / Jossub Building,
Lourenço Marques (1951)
EM, 2009

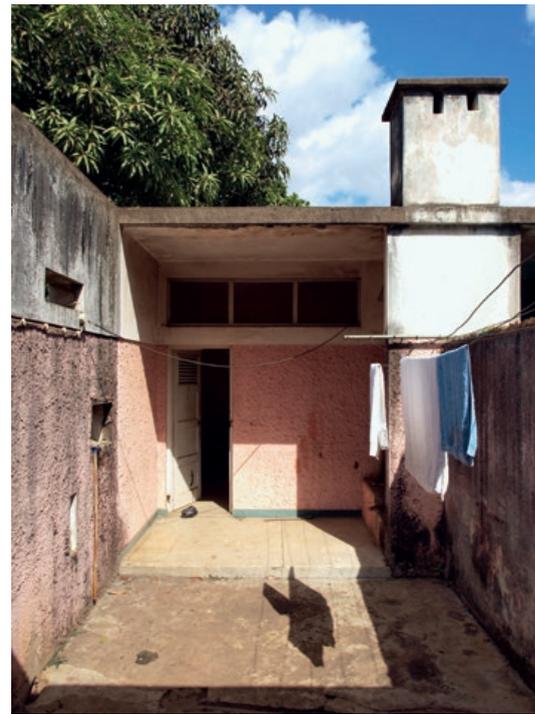


Fig. 156
Paulo de Melo Sampaio,
Dependência de Vila Pery do BNU / BNU's Vila
Pery branch, habitações dos serventes indígenas /
indigenous servant's houses (1955-1959)
EM, 2010

Fig. 155
Francisco Assis
e Luís Vasconcelos,
Hospital Geral do Hospital
Central Miguel Bombarda
/ General Hospital of
the Miguel Bombarda
Central Hospital, Lourenço
Marques (1958-1965)
CDIIPAD

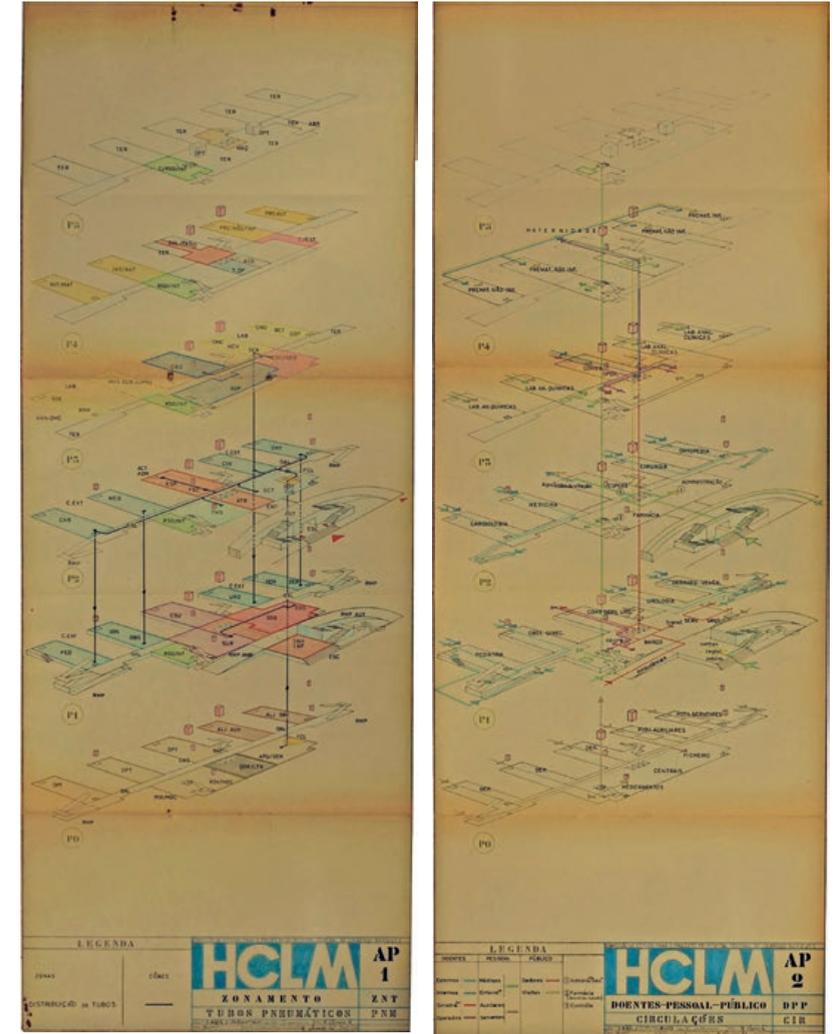


Fig. 157
Cândido Palma de Melo,
Raúl Santiago Pinto
e Octávio Rego Costa,
Aerogare e Serviços
Técnicos do Aeroporto
Internacional Sacadura
Cabral / Sacadura Cabral
International Airport's Air
Terminal and Technical
Services, Beira (1961-1968)
EM, 2018



Fig. 158
Arménio Losa
e Cassiano Barbosa,
Aglomerado habitacional
da Fábrica Cerâmica da
Monteiro & Giro / Monteiro
& Giro Ceramics Factory's
housing cluster, Quelimane,
(1956-1960)
EM, 2010



Fig. 159
João José Tinoco
e Maria Carlota
Quintanilha,
Palácio das Repartições
/ Administrative Offices,
Porto Amélia (c. 1963-1966)
EM, 2010



Fig. 160
Cândido Palma de Melo,
Aerogare, Torre de
Comando e Serviços
Técnicos do Aeroporto
Gago Coutinho / Gago
Coutinho Airport's Air
Terminal, Control Tower
and Technical Services,
Lourenço Marques,
(1953-1963)
EM, 2009



Fig. 161
João José Tinoco
e António Matos Veloso,
Secretaria Provincial
de Agricultura, Florestas
e Serços Dependentes
/ Provincial Secretariat
of Agriculture, Forestry
and Dependent Services,
Lourenço Marques
(1958-1965)
EM, 2012



Fig. 162
João José Tinoco
e Alberto Soeiro
Hospital de Dermatologia
Dr. Firmino Santana /
Dr. Firmino Santana
Dermatology Hospital,
Lourenço Marques
(1961-1966)
EM, 2012



Fig. 163
José Gomes Bastos,
Filial de Lourenço Marques
do BNU / BNU's Lourenço
Marques branch, painel
de cerâmica por / ceramic
panel by Querubim Lapa
(1925-2016)
EM, 2012



Fig. 164
João Garizo do Carmo,
Igreja do Imaculado
Coração de Maria ou Igreja
da Manga / Church of
the Immaculate Heart of
Mary or Manga Church,
painel por / painel por
Jorge Garizo do Carmo
(1927-1977)
EM, 2009



5. A Estação Central da Beira: conceção e construção

The Beira Central Station: design and construction

The origin of the city of Beira

At the end of the colonial period, the city of Beira was the second largest urban center in Mozambique and the capital of the district of Manica and Sofala. Located on the east coast of Africa and facing the Indian Ocean, on the left bank of the mouths of the Pungué and Búzi rivers, the city sits at low elevations, on a tongue of sand separated from the continent by a marshy arm of the sea, the Chiveve, on which there was a small native settlement called Bangué.

In 1882, Lieutenant Colonel Joaquim Carlos Paiva de Andrada (1846–1928) presented a long exposition to the Geographical Society of Lisbon, in which he proposed the effective occupation of the province's hinterland. This change in the administrative system of Portuguese East Africa led the Society to propose the creation of a military command at the mouth of the Pungué to cover the territory from Manica to the sea. Following this proposal, the district of Manica was then established by the decree of June 14, 1884.

The settlement of Aruângua was created by decree on July 27, 1887. A military expedition docked at Ponta Chiveve on August 19, 1887, and the military post was inaugurated the following day. It was given the name Beira in honor of D. Luís Filipe, Prince of Beira and heir to the throne of Portugal, born that same year, 1887. In 1888, the village was elevated to the category of town, and in 1891 the construction of the port began [Fig. 165]. In 1892, it became the capital of the district of Sofala and the seat of the government of Manica and Sofala, and was subsequently elevated to the category of city, in July 1907, during the visit of the Prince of Beira.

As the administrative headquarters and urban hub of a vast territory under concession to the second Company of Mozambique, a company of mixed English and Portuguese capital, the city underwent rapid economic and demographic growth that mainly derived from its privileged geographical location [Fig. 166]. Situated in the heart of the province and equipped with a seaport, the city of Beira became the terminus of several communication routes serving the territory's hinterland and the bordering countries of Central and Southern Africa.

A origem da cidade da Beira

A cidade da Beira constituía, no final do período colonial, o segundo maior núcleo urbano de Moçambique e a capital do distrito de Manica e Sofala. Localizada na costa oriental de África, virada ao Oceano Índico, na margem esquerda da foz dos rios Pungué e Búzi, a cidade assenta em cotas baixas, sobre uma língua de areia separada do continente por um pantanoso braço de mar, o Chiveve, no qual existia uma pequena povoação nativa chamada Bangué.

Em 1882, o tenente-coronel Joaquim Carlos Paiva de Andrada (1846–1928) apresentou à Sociedade de Geografia de Lisboa uma longa exposição na qual propôs a ocupação efetiva do interior da província. Esta alteração do sistema administrativo da África Oriental portuguesa esteve na origem da proposta da Sociedade para a criação de um comando militar na foz do Pungué, abrangendo o território de Manica até ao mar. Na continuidade dessa proposta foi estabelecido, pelo decreto de 14 de junho de 1884, o distrito de Manica.

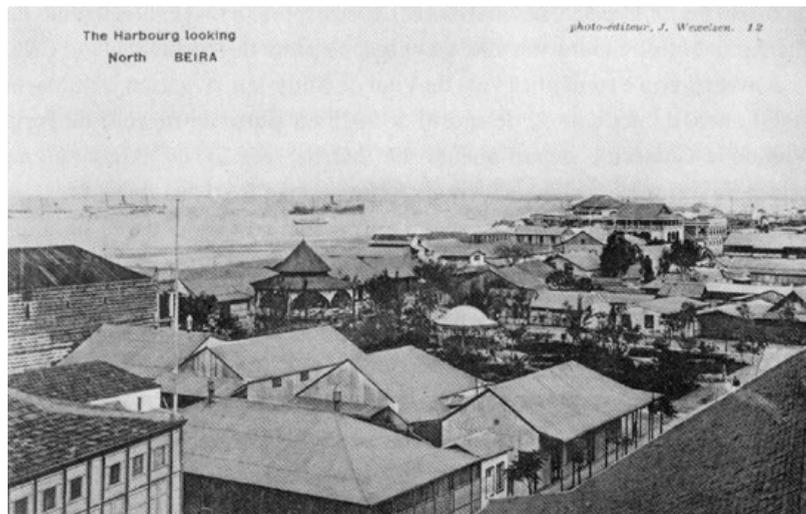
A povoação do Aruângua foi criada por portaria de 27 de julho de 1887. Uma expedição militar aportou à Ponta Chiveve no dia 19 de agosto de 1887 e o posto militar foi inaugurado no dia seguinte. O nome de Beira foi-lhe atribuído em homenagem a D. Luís Filipe, príncipe da Beira e herdeiro do trono de Portugal, nascido no mesmo ano de 1887. Em 1888 a povoação foi elevada à categoria de vila e em 1891 iniciou-se a construção do porto [Fig. 165]. Em 1892 tornou-se a capital do distrito de Sofala e sede do governo de Manica e Sofala, tendo sido elevada à categoria de cidade em julho de 1907, aquando da visita do Príncipe da Beira.

Sede administrativa e núcleo urbano de apoio a um vasto território concessionado à segunda Companhia de Moçambique, empresa de capitais mistos ingleses e portugueses, a cidade teve um rápido crescimento económico e demográfico que se deveu sobretudo à sua privilegiada localização geográfica [Fig. 166]. Situada no centro da província e disposta de um porto oceânico, a cidade da Beira constituiu-se no término de várias vias de comunicação servindo o interior do território e os países limítrofes da África central e austral.

Fig. 165
Reconhecimento hydrographico da Foz do Pungue e do Buzio com parte do curso d'este rio / Hydrographic survey of the mouths of the Pungue and Buzio rivers and part of the latter's course (1891)
 delagoabayworld.files.wordpress.com



Fig. 166
J. Wexelsen, The Harbour looking North Beira / The Harbour looking North Beira (c. 1906)
 Paulo Azevedo, *Photographos Pioneiros de Moçambique*, 2020, p. 140



The Beira urbanization plans

The administrative, commercial, and residential areas of the city of Beira initially expanded on the left side of the Chiveve along the ocean coast, while the port and railway facilities occupied the right side, developing northward along the banks of the Pungué River. The city's railway port area has remained, until today, autonomous from the municipal institutions, governed only by its specific master plans. This is how we find it in the different urbanistic projects that were elaborated and sometimes implemented throughout the colonial era.

The initial settlement had been organized according to the directives of Lieutenant Luís Inácio, the first commander of the military post, and had the shape of a regular urban mesh, composed of square or triangular streets and blocks that followed the contour of the shore. The first plan for Beira [Fig. 167] was designed in 1899 by military engineer Joaquim José Machado (1847–1925), first governor of the second Company of Mozambique and coauthor of the Lourenço Marques Expansion Plan (1887–1892). The plan proposed the expansion of the existing urban fabric via the creation of several orthogonal grids expanding southeastward along the coast and on the right side of the Chiveve, near the port and the railway station. This plan would be the main structuring element of the city's growth until the mid-20th century, although other urbanization projects of lesser consequences were still carried out.

The plan of the city of Beira dated 1934 [Fig. 168], edited by the Land Survey Department of the Companhia de Moçambique, represents an urban fabric very similar to the 1899 plan. The airfield land, the expansion network across the Ponta Gêa embankment, and the area adjacent to the railway station are excepted. This last section depicts a new orthogonal urban grid that follows the route of the railway line while twisting 45 degrees in reference to the pre-existing structure. The Railway Square emerges as a space of articulation between the different orientations of the urban fabric: the port and railway facilities, the bridge, and the mouth of the Chiveve.

The Urbanization and Enlargement Project of Beira City [Fig. 169] and the Urbanization Project of Macúti Beach

Os planos de urbanização da Beira

As zonas administrativa, comercial e residencial da cidade da Beira expandiram-se inicialmente do lado esquerdo do Chiveve, ao longo da costa oceânica, enquanto as instalações do porto e dos caminhos de ferro ocuparam o lado direito, desenvolvendo-se para norte ao longo da margem do rio Pungué. A área ferro-portuária da cidade permaneceu, até os dias de hoje, uma área autónoma das instituições autárquicas, regida apenas pelos seus específicos planos diretores. Assim a encontramos nos diferentes projetos urbanísticos que foram sendo elaborados e, eventualmente, implementados ao longo do período colonial.

O assentamento inicial, organizado segundo as diretrizes do tenente Luís Inácio, primeiro comandante do posto militar, tinha a forma de uma malha urbana regular, composta por ruas e quarteirões quadrangulares ou triangulares que seguiam o contorno do areal. O primeiro plano para a Beira [Fig. 167] foi realizado em 1899 pelo engenheiro militar Joaquim José Machado (1847–1925), primeiro governador da segunda Companhia de Moçambique e coautor do Plano de Ampliação de Lourenço Marques (1887–1892). O plano propunha a expansão do tecido urbano existente através da criação de várias malhas ortogonais desenvolvendo-se para sudeste, ao longo da costa, e do lado direito do Chiveve, nas proximidades do porto e da estação dos caminhos de ferro. Este plano será o principal elemento estruturador do crescimento da cidade até meados do século XX, apesar de terem sido realizados outros projetos de urbanização de menores consequências.

A planta da cidade da Beira datada de 1934 [Fig. 168], editada pela Repartição de Agrimensura da Companhia de Moçambique, representa uma malha urbana muito semelhante ao plano de 1899. Excetuam-se os terrenos do aeródromo, a malha de expansão sobre o aterro da Ponta Gêa e a zona junto à estação de caminhos-de-ferro. Nesta última área está representada uma nova malha urbana ortogonal que segue a direção da linha férrea, torcendo 45 graus em relação à estrutura preexistente. O Largo do Caminho de Ferro surge como espaço de articulação entre as diferentes orientações do tecido urbano: o porto e as instalações ferroviárias, a ponte e a desembocadura do Chiveve.

(1929–1932), both commissioned by the city's Urban Administration Commission, were designed by Carlos Rebelo de Andrade according to the models of French formal urbanism. Despite extensive discussion, none of these proposals were implemented due to their obvious inadequacies in connection to the urban structure and available financial resources.

In 1943, the Municipality of Beira launched a competition to present proposals for the urbanization of the city, which had as the winner the Preliminary Urbanization Project of Beira, authored by architect José Luís Porto and engineer Joaquim Ribeiro Alegre, integrating the *Sociedade Portuguesa de Fomento* (Portuguese Development Company). In 1946, the final version of the Urbanization Project was presented, and was approved by ministerial dispatch in 1948. The plan integrates the existing orthogonal urban grids expanding the city southwestwards, on an embankment reclaimed from the sea, northeastwards, parallel to the railway line, and eastwards, along the coast. Its composition also derives from French formal urbanism, with large perpendicular and radial avenues that define regular blocks and visual axes scenographically articulated in monumental squares with public *Art Déco* buildings [Fig. 170]. The main lines of this plan were implemented in the early 1950s, although the design proposed for the areas to be reclaimed from the sea and from the Chiveve remained to be completed.

The General Regulating Plan for the City of Beira (1961–1963), later designed by the municipal architect Carlos Veiga Camelo, basically proposed the arrangement of the former airfield expanse (left vacant by the transfer of the airport to Alto da Manga), the resolution of access and road decongestion problems, and the definition of the city's future expansion areas. Subsequently, the Regulating Plan of the Beira Urban Region, carried out in the city in 1966 by technicians from the Itinerant Urbanization Office of the Ministry of Overseas (architects Leopoldo de Almeida and António Teixeira Veloso, along with designer Virgílio Nunes Martinho), in collaboration with technicians from the Municipality of Beira, had a more territorial character, covering above all the northern suburban area of the city.

O Projeto de Urbanização e Alargamento da Cidade da Beira [Fig. 169] e o Projecto de Urbanização da Praia de Macúti (1929–1932), encomendados pela Comissão de Administração Urbana da cidade, foram desenhados por Carlos Rebelo de Andrade segundo os modelos do urbanismo formal francês. Embora bastante discutidos, nenhum destes planos foi implementado, pela sua evidente desadequação em relação à estrutura urbana e aos recursos financeiros existentes.

Em 1943, o Município da Beira lançou um concurso para apresentação de propostas de urbanização da cidade, que teve como vencedor o Anteprojecto de Urbanização da Cidade da Beira, da autoria do arquiteto José Luís Porto (1883–1965) e do engenheiro Joaquim Ribeiro Alegre, ambos integrando a Sociedade Portuguesa de Fomento. Em 1946 foi apresentada a versão final do Projeto de Urbanização, que teve aprovação por despacho ministerial em 1948. O plano integra as malhas ortogonais existentes expandindo a cidade para sudoeste, em aterro conquistado ao mar, para nordeste, paralelamente à linha férrea, e para este, ao longo da costa. A sua composição refere-se também ao urbanismo formal francês, com grandes avenidas perpendiculares e radiais que definem quarteirões regulares e eixos visuais cenograficamente rematadas em praças monumentais por edifícios públicos de linguagem *Art Déco* [Fig. 170]. Este plano foi implementado, nas suas linhas mestras, a partir do início da década de 1950, embora tenha ficado por concretizar o desenho proposto para as zonas a conquistar ao mar e ao Chiveve.

O Plano Regulador Geral da Cidade da Beira (1961–1963), mais tarde desenhado pelo arquiteto camarário Carlos Veiga Camelo, propôs fundamentalmente o arranjo dos terrenos do antigo aeródromo, deixados livres pela transferência do aeroporto para o Alto da Manga, a resolução de problemas de acesso e de descongestionamento viário e a definição das futuras zonas de expansão da cidade. Por outro lado, o Plano Regulador da Região Urbana da Beira, realizado na cidade em 1966 por técnicos do Gabinete de Urbanização Itinerante do Ministério do Ultramar (arquitetos Leopoldo de Almeida e António Teixeira Veloso e desenhador Virgílio Nunes Martinho), em colaboração com técnicos da Câmara Municipal da Beira, teve um caráter mais territorial, abrangendo sobretudo a área suburbana a norte da cidade.

Fig. 167
Planta da Beira em
/ Plan of Beira in 1899
Luís Silveira,
*Ensaio de Iconografia das
cidades portuguesas do
Ultramar*, c. 1956, p. 264



Fig. 168
Planta da Cidade
da Beira (1934)
ECB

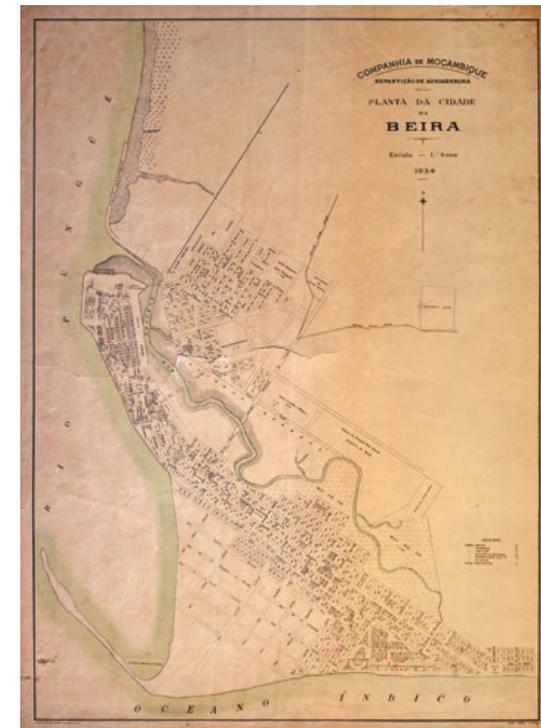




Fig. 169
Projecto de Urbanização e Alargamento da Cidade da Beira (1932)
João Sousa Morais, et al.,
Beira - Património Arquitectónico / Architectural Heritage, 2014,
p. 79



Fig. 170
Perspectiva do conjunto da urbanização da cidade da Beira, segundo o ante-projecto da Sociedade Portuguesa de Fomento classificado em primeiro lugar no concurso aberto pela Câmara Municipal em 23 de Janeiro de 1943 / Perspective of the entire urbanization of the city of Beira, according to the preliminary project of the Sociedade Portuguesa de Fomento ranked first in the competition opened by the City Council on January 23, 1943
Ribeiro Alegre e José Luís Porto,
Resposta ao Parecer do Gabinete de Urbanização Colonial acerca do Ante-Projecto de Urbanização da Cidade da Beira, 1946, p. 32-33

The Beira Railway

The Beira Railway line was created by decree of the Portuguese government in November 1889, which bound the first Company of Mozambique to build and operate a railway link between the coast and the western border of its territory. The decree of the majestic concession of the second Company of Mozambique signed on February 11, 1891, and the commitments made with the United Kingdom under the boundary treaty of 11 June of the same year, reaffirmed the duty to build a railway connecting the port of Beira to the African hinterland.

The Beira Railway line was built between 1892 and February 4, 1898, by the Beira Railway Company, Limited and the Beira Junction Railway (Port Beira to Fontesville), Limited, both subsidiary companies of the British South Africa Company, owned by Cecil Rhodes. This line, built according to the *Decauville* system, with a gauge of 0,607 m, was 339 km long and connected the city of Beira to Umtali, at a distance of 6 km from the Rhodesian border [Fig. 171]. On July 10, 1900, the gauge was extended to 1,067 m (3.65 ft), the same gauge used on the remaining line to Salisbury, as well as on the South African railway system.

Upon termination of the concession of the territories of Manica and Sofala to Company of Mozambique (1892–1942), and after their transfer to the direct administration of the Portuguese State, and in compliance with the Capital Nationalization Law of 1943 – according to which some strategic industries and public services had to hold 60% Portuguese capital –, the Port of Beira was purchased on January 1, 1949, with funds from a Central Government loan to the former province of Mozambique that had been granted in 1947. The Beira Railway line was purchased directly by the Ministry of Finance of the Metropolitan Government on April 1 of the same year. Both infrastructures were assigned to the administration of the Ports, Railways and Transport Services of Mozambique (SPCFTM, *Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique*), which began exercising it on the following October 1.

O Caminho de Ferro da Beira

A gênese da linha do Caminho de Ferro da Beira encontra-se no decreto do Governo português de novembro de 1889, no qual se obrigava a primeira Companhia de Moçambique a construir e explorar uma ligação ferroviária entre o litoral e a fronteira ocidental do seu território. O decreto da concessão majestática da segunda Companhia de Moçambique, assinado em 11 de Fevereiro de 1891, e os compromissos assumidos com a Inglaterra pelo tratado de delimitação de fronteiras de 11 de junho do mesmo ano, reafirmaram a obrigatoriedade de construção de um caminho de ferro ligando o porto da Beira com o interior africano.

A linha do Caminho de Ferro da Beira foi construída entre 1892 e 4 de fevereiro de 1898 pela Beira Railway Company, Limited e pela Beira Junction Railway (Port Beira to Fontesville), Limited, companhias subsidiárias da British South Africa Company, de Cecil Rhodes. Esta linha, em sistema *Decauville*, com bitola de 0,607 m, tinha uma extensão de 339 km e ligava a cidade da Beira com Umtali, 6 km após a fronteira rodesiana [Fig. 171]. Em 10 de julho de 1900 foi inaugurado o seu alargamento para 1,067 m (3,65 pés), bitola utilizada na restante linha até Salisbúria bem como no sistema ferroviário da África do Sul.

Após o término da concessão dos territórios de Manica e Sofala à Companhia de Moçambique (1892–1942), e da sua transferência para a administração direta do Estado Português, e em cumprimento da Lei de Nacionalização de Capital, de 1943, segundo a qual algumas indústrias estratégicas e os serviços públicos teriam de possuir 60% de capital português, o Porto da Beira foi comprado, em 1 de janeiro de 1949, com verbas inscritas num empréstimo do governo central à antiga província de Moçambique, concedido em 1947. A linha do Caminho de Ferro da Beira foi adquirida diretamente pelo Ministério das Finanças do governo metropolitano em 1 de abril de 1949. A tutela de ambas as infraestruturas foi atribuída à administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique (SPCFTM), que a começou a exercer em 1 de outubro seguinte.



Fig. 171
Traçado da Linha do Caminho de Ferro da Beira em território moçambicano sobre cartas do Serviço Cartográfico do Exército / Route of the Beira Railway line in Mozambican territory over charts from the Cartographic Service of the Portuguese Army (1962)

The Ports, Railways and Transport Services of Mozambique

The SPCFTM were created on July 6, 1929, and regulated on August 22, 1931, on the initiative of the Governor-General of Mozambique, Lieutenant Colonel José Cabral (1879–1956), and of its first director, Major of Engineering Francisco Pinto Teixeira (1887–1983). Its immediate mission was to unify, in a sole provincial organism, a number of services previously autonomous, relating to the exploration, construction and administration of the ports and railways of the former Portuguese overseas province: the administrations of the ports and railways of Lourenço Marques, Inhambane, Mozambique and Quelimane. The goal expressed in the legal diploma of its regulation was to serve the economy of Mozambique through *a vast and complex organization that includes, in its most diverse and multiple ways of serving the community interests, transport by rail, road and air and also the unified administration of the ports served by such a system, foreheads of natural penetration fronts in the hinterland, both for the development of the natural resources of our territory and also to serve the economy of neighboring countries.* Under the supervision of the administration of the SPCFTM, the road motor transport was created in January 1930 and the Department of Air Transport of Mozambique (DETA, *Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos*) in August 1936, beginning to operate in December 22, 1937. For about forty years, until the end of the colonial period, the transportation network in Mozambique was coordinated and administrated by a single entity, organized according to a structure of complementary networks: ports, railways, road motor services, and aviation [Figs. 172–175].

The Mozambique Railways (CFM, *Caminhos de Ferro de Moçambique*) constituted a discontinuous network of three autonomous systems – South, Center, and North – perpendicular to the coast of the Indian Ocean, linked to each other only through circulation on the railway networks of neighboring countries. One of the territory's three international seaports served each of these systems: Lourenço Marques, Beira, and Nacala.

Beira Central Station, headquarter of Beira Railway and head of the Centre system of the SPCFTM, connected the city and its seaport with the African hinterland through

Os Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

Os SPCFTM foram criados em 6 de julho de 1929 e regulamentados em 22 de agosto de 1931, por iniciativa do Governador-Geral de Moçambique, tenente-coronel José Cabral (1879–1956), e do seu primeiro diretor, major de engenharia Francisco Pinto Teixeira (1887–1983). Tinham como missão unificar num organismo provincial único diversos serviços até aí autónomos relativos à exploração, construção e administração dos portos e caminhos de ferro da província: as direções dos portos e caminhos de ferro de Lourenço Marques, Inhambane, Moçambique e do caminho de ferro de Quelimane. O objetivo expresso no diploma legal da sua regulamentação era o de servir a economia de Moçambique através de *uma vasta e complexa organização que inclui nas suas mais diversas e múltiplas formas de bem servir o interesse da comunidade, o transporte por via férrea, por estrada e por via aérea e ainda a administração unificada dos portos servidos por tal sistema como testas de penetração natural para o interior, quer para o desenvolvimento das riquezas do nosso território quer para servir também a economia dos países vizinhos.* Sob a supervisão da administração dos SPCFTM a Camionagem Automóvel foi criada em janeiro de 1930 e a Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos (DETA), em agosto de 1936, começando a operar em 22 de dezembro de 1937. Durante cerca de 40 anos, até ao fim do período colonial, a rede de transportes do Governo-Geral foi coordenada e administrada pelos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, empresa organizada segundo uma estrutura de sistemas complementares: portos, caminhos de ferro, camionagem automóvel e aviação [Figs. 172–175].

Os Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) constituíam uma malha descontínua de três sistemas autónomos – Sul, Centro e Norte – apenas ligados entre si através da circulação nas redes ferroviárias dos países limítrofes. Cada um destes sistemas era servido por um dos três portos internacionais do território, respetivamente Lourenço Marques, Beira e Nacala.

A Estação Central da Beira, sede dos Caminhos de Ferro da Beira e testa do sistema Centro dos SPCFTM, ligava diretamente a cidade e o seu porto marítimo com

three railroad lines that had their terminus there: the Beira Railway, the Trans-Zambezia Railway (TZR), and the Tete Railway. Two of these lines connected to Tete, in Mozambique, and Salisbury, in Rhodesia, and were operated by the CFM; the third line terminated at Port Herald, in Malawi, and belonged to TZR, a private company with international capital whose majority of shares was bought in 1967 by the Portuguese State. The articulation of these three lines with the Central African railway network made it possible to directly or indirectly connect the port of Beira to Northern Rhodesia, the Belgian Congo, Bechuanaland, South Africa, and to the port of Lobito in Angola via the Benguela Railway.

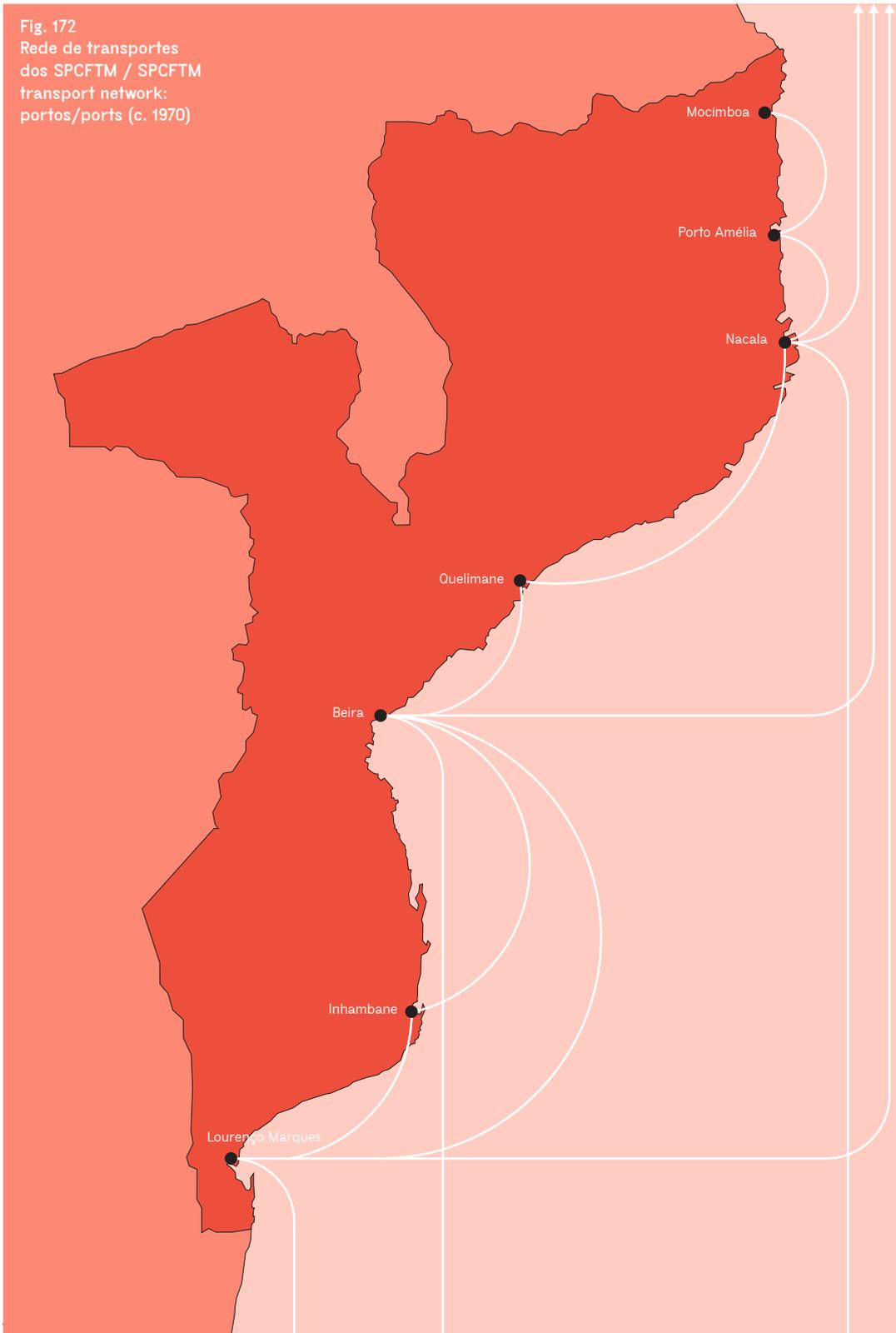
After the assignment of the administration of Beira Railways to SPCFTM, the administration undertook a vast program to improve the infrastructures received. In addition to the works to increase the capacity of the port, it was necessary to renew the entire superstructure of the Beira Railway line by rectifying its route and using heavier rails, to reacquire all the rolling stock and traction equipment (locomotives, railcars, carriages, freight cars, and wagons), to replace or rebuild all the buildings (stations, warehouses, workshops, social facilities, employee residences, etc.), build a small goods station at Munhava, and to construct a new terminus station and headquarter for the port and the railway administration in the city of Beira, as had already been announced as early as May 1949 in the *Boletim Geral das Colónias* (*General Bulletin of the Colonies*). The resolution of the city's specific economic constraints, namely the existence of excess labor in the construction industry, also contributed to justify this last undertaking.

o *hinterland* africano através de três linhas férreas de penetração no interior: a linha do Caminho de Ferro da Beira, a Trans-Zambézia Railway (TZR) e a linha de Tete. Duas destas linhas estabeleciam a conexão com Tete, em Moçambique, e Salisbúria, na Rodésia, e eram exploradas pelos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique; a terceira linha, que terminava em Port Herald, na Niassalândia, pertencia à TZR, companhia privada de capitais internacionais cuja maioria de ações foi comprada em 1967 pelo Estado português. A articulação destas três linhas com a rede ferroviária da África Central permitia ligar, indiretamente, o porto da Beira com a Rodésia do Norte, com o Congo Belga, com a Bechuanalândia, com a África do Sul, e, através do Caminho de Ferro de Benguela, com o porto do Lobito, em Angola.

Após a atribuição da administração dos Caminhos de Ferro da Beira aos SPCFTM, a administração empreendeu um vasto programa de melhoramento das infraestruturas recebidas. Para além das obras de ampliação da capacidade do porto foi necessário renovar toda a superestrutura da linha do Caminho de Ferro da Beira, retificando o seu traçado e empregando carril mais pesado, adquirir de novo todo o material circulante e de tração (locomotivas, automotoras, carruagens, furgões e vagões), substituir ou construir de novo todos os edifícios (estações, armazéns, oficinas, instalações sociais, residências para os funcionários, etc.), construir uma gare para mercadorias de pequena velocidade na Munhava, e empreender a construção de uma nova estação central e sede da administração do porto e dos caminhos de ferro na cidade da Beira, que o *Boletim Geral das Colónias* anunciava já em maio de 1949. A resolução de condicionantes de ordem económica específicas da cidade, nomeadamente a existência de mão-de-obra em excesso na construção civil, concorreu igualmente para justificar este último empreendimento.

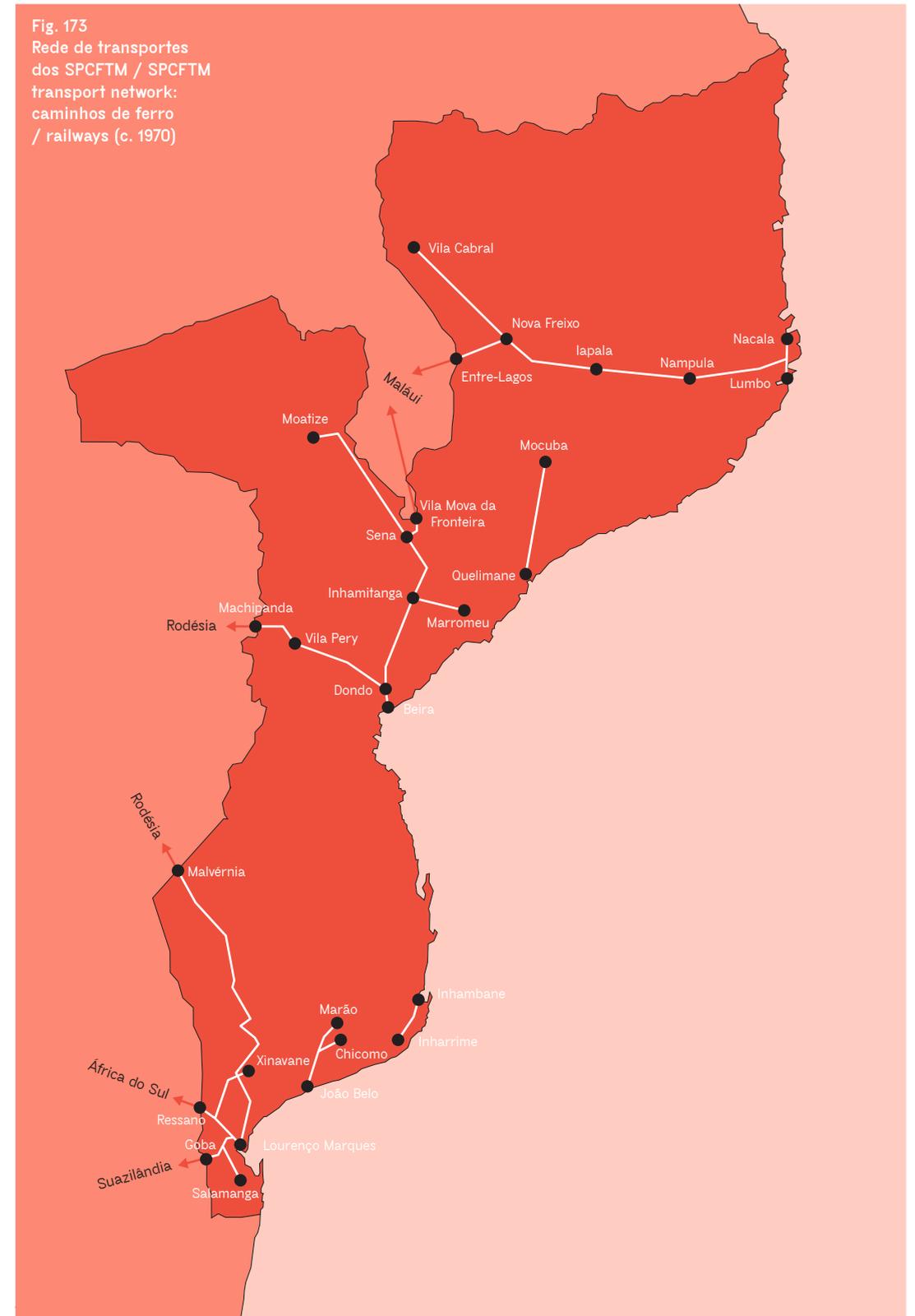
5. THE BEIRA CENTRAL STATION: DESIGN AND CONSTRUCTION

Fig. 172
 Rede de transportes
 dos SPCFTM / SPCFTM
 transport network:
 portos/ports (c. 1970)



5. A ESTAÇÃO CENTRAL DA BEIRA: CONCEÇÃO E CONSTRUÇÃO

Fig. 173
 Rede de transportes
 dos SPCFTM / SPCFTM
 transport network:
 caminhos de ferro
 / railways (c. 1970)



The design of the Beira Central Station
The first initiative to build a permanent railway station in the city of Beira, meant to replace the existing temporary construction made of wood, cast iron, and zinc [Fig. 176], was undertaken between 1930 and 1938 by Beira Railway. However, the construction was interrupted at the foundation level due to the imminent outbreak of World War II [Fig. 177].

The design for a modern building was assigned in 1954 to architect Manuel Júlio Barbosa e Silva, a railway employee residing in the city. For the preliminary design, dated May 8, 1956 [Fig. 178], it was necessary to consult the heads of all the services that were to be housed in the new building, since no program had yet been drafted. The implementation of this preliminary study followed the alignment of the foundations of the failed Beira Railway station, which were expected to be demolished because they did not fit the proposed design. Although neither the Mozambican General Government nor the Municipality of Beira objected to its continuation, this preliminary project received unfavorable information and advice from the governmental bodies in Lisbon on November 14 of that same year.

On the initiative of the railway administration, technical support of the Beira municipal services was requested for the selection of a new project for the station building. On September 2, 1957, an architectural competition was opened to define the exterior expression of the new Central Station building. The presentation of the main, side elevations, and the overall perspective were requested [Fig. 179]. This competition had only one submission by the architect Paulo de Melo Sampaio.

Under the coordination of Bernardino Ramalhete, architect from the Municipality of Beira, a team was then formed to design the station's preliminary project. The team comprised three architects living in the city and practicing their liberal profession there: João Garizo do Carmo, Francisco José de Castro, and Paulo de Melo Sampaio.

After signing the contract on February 16, 1959, the team of architects delivered a preliminary design with drawings dated April 18 of that same year, suggesting thirteen possible architectural solutions for the complex – and giving clear preference to the

A conceção da Estação Central da Beira

A primeira iniciativa para construção de uma estação definitiva na cidade da Beira, em substituição da construção provisória existente, feita de madeira, ferro fundido e zinco [Fig. 176], foi levada a cabo entre 1930 e 1938 pela Beira Railway. A edificação foi, no entanto, interrompida ao nível das fundações devido ao iminente início da II Guerra Mundial [Fig. 177].

O desenho de um edifício moderno foi entregue em 1954 ao arquiteto Manuel Júlio Barbosa e Silva, funcionário dos caminhos de ferro residente na cidade. Para a realização do anteprojecto, datado de 8 de maio de 1956 [Fig. 178], foi necessário consultar a chefia de todos os serviços a integrar no novo edifício, uma vez que não existia nenhum programa elaborado. A implantação deste estudo preliminar seguia o alinhamento das fundações da gorada estação da Beira Railway que, por não se adaptarem ao desenho proposto, se previa serem demolidas. Embora sem qualquer objeção por parte do Governo-Geral de Moçambique e da Câmara Municipal da Beira à sua prossecução, este anteprojecto teve, em 14 de novembro de 1956, informação e parecer pouco favoráveis por parte dos organismos governamentais de Lisboa.

Por iniciativa da administração do caminho de ferro foi solicitado o apoio técnico dos serviços camarários da Beira para a seleção de um novo projeto para o edifício da estação. Em 2 de setembro de 1957 foi aberto o concurso de arquitetura para a definição da expressão exterior do novo edifício da Estação Central. Solicitava-se a apresentação dos alçados principal, lateral e da perspetiva de conjunto [Fig. 179]. Este concurso teve um único concorrente, o arquiteto Paulo de Melo Sampaio.

Sob a coordenação de Bernardino Ramalhete, arquiteto da Câmara Municipal da Beira, foi então constituída uma equipa para a elaboração do anteprojecto da estação. A equipa era composta por três arquitetos residentes na cidade, que aí exerciam a profissão liberal: João Garizo do Carmo, Francisco José de Castro e Paulo de Melo Sampaio.

Após a assinatura do contrato, em 16 de fevereiro de 1959, a equipa de arquitetos entregou um anteprojecto, com desenhos datados de 18 de abril do mesmo ano, sugerindo treze possíveis soluções arquitetónicas para o conjunto – e dando clara preferência à última das

last of the proposals. This study was approved by the administration of the SPCFTM and in September 1959 received the favorable opinion of the governmental services in Lisbon – albeit with minor objections, namely regarding the nakedness of the external walls of the elevator volume. Authorization was also given for the execution of the definitive project and subsequent launching of the construction tender. Approval by ministerial dispatch was granted on the 9th of the following month, while the project for construction, with drawings dated April 1, 1960 [Fig. 180], was approved by the services of the Ministry of Finance on June 17, 1961. Architect Paulo de Melo Sampaio was in charge of overseeing the work as well as developing the project in detail drawings.

The reinforced concrete [Fig. 181] and foundation projects [Fig. 182] – the first with drawings dated March 25 and 30, and April 2, 1960, and the second with a Descriptive and Justificatory Report dated July 24, 1961 – were executed by the bridge and special structures engineer Marcelo Moreno Ferreira. The electrical installation project drawings, including lighting and sockets, signaling, telephones, electric clocks, elevators and other special installations [Fig. 183], were signed by electrical engineer Borges Coelho, with the Descriptive Report dated January 1961.

propostas. Este estudo obteve o acordo da administração dos SPCFTM e recebeu, em setembro de 1959, a opinião favorável dos serviços governamentais em Lisboa – ainda que com pequenos reparos, incluindo os relativos à nudez das paredes externas do volume dos elevadores. Foi também dada autorização para execução do projeto definitivo e conseqüente lançamento do concurso de construção. A aprovação por despacho ministerial foi concedida no dia 9 do mês seguinte, enquanto o projeto para obra, com desenhos datados de 1 de abril de 1960 [Fig. 180], foi aprovado pelos serviços do Ministério das Finanças em 17 de junho de 1961. O acompanhamento da obra, nele incluindo o desenvolvimento do projeto em desenhos de pormenor, ficou sob a responsabilidade do arquiteto Paulo de Melo Sampaio.

Os projetos de betão armado [Fig. 181] e das fundações [Fig. 182], o primeiro com desenhos datados de 25 e 30 de março e 2 de abril de 1960, e o segundo com Memória Descritiva e Justificativa de 24 de julho de 1961, foram executados pelo engenheiro de pontes e estruturas especiais Marcelo Moreno Ferreira. Os desenhos do projeto da instalação elétrica, incluindo iluminação e tomadas, sinalização, telefones, relógios elétricos, ascensores e outras instalações especiais [Fig. 183], foram assinados pelo engenheiro eletrotécnico Borges Coelho, datando a Memória Descritiva de janeiro de 1961.

Fig. 176
J. Wexelsen,
Beira Railway Station,
(1907)

Paulo Azevedo,
Photographos Pioneiros de
Moçambique, 2020, p. 141

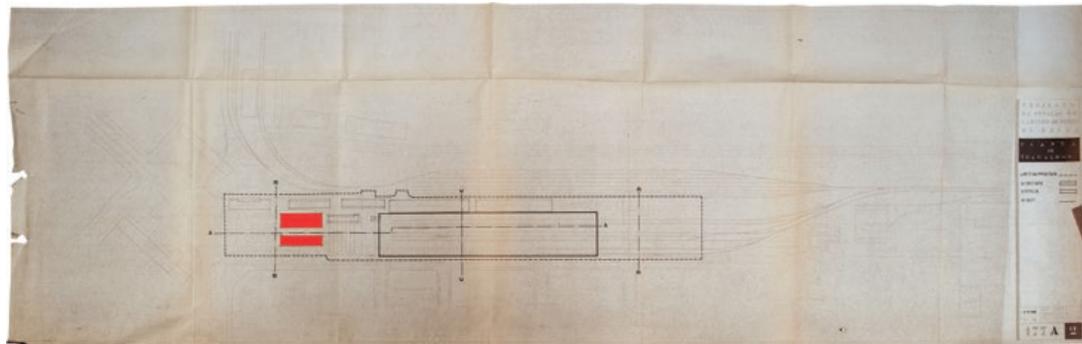


Fig. 177
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station,
(1957-1966),
Projeto, Planta de
trabalhos / Project,
Works plan (1960)
(indica-se a localização
das fundações do
edifício da Beira Railway
/ the location of the
Beira Railway building
foundations is indicated
in red)

DEPE

Fig. 178
Manuel Júlio
Barbosa e Silva,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station,
Anteprojecto, Perspectiva/
Preliminary Project,
Perspective (1956)

AHU

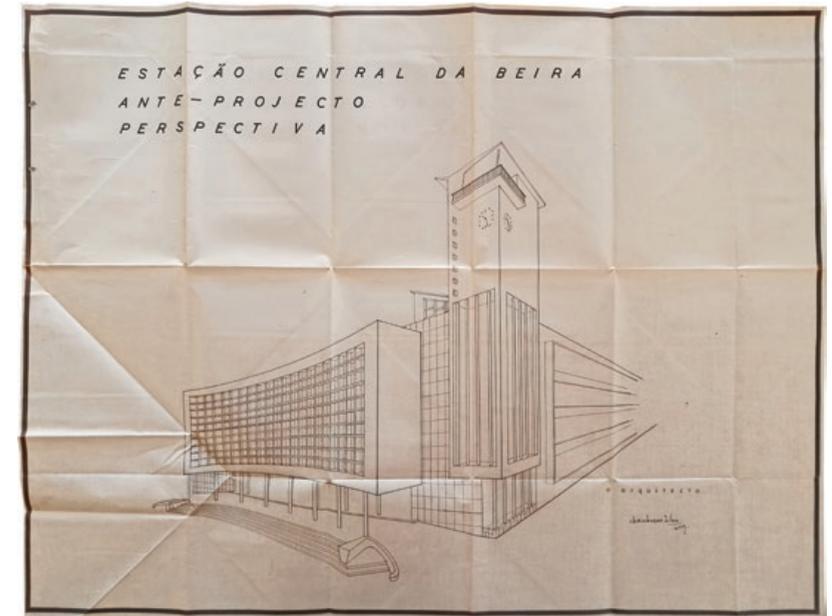


Fig. 179
Paulo de Melo Sampaio?,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station,
proposta de concurso,
Perspetiva aérea
tender proposal, Aerial
Perspective (1957?)

ECB

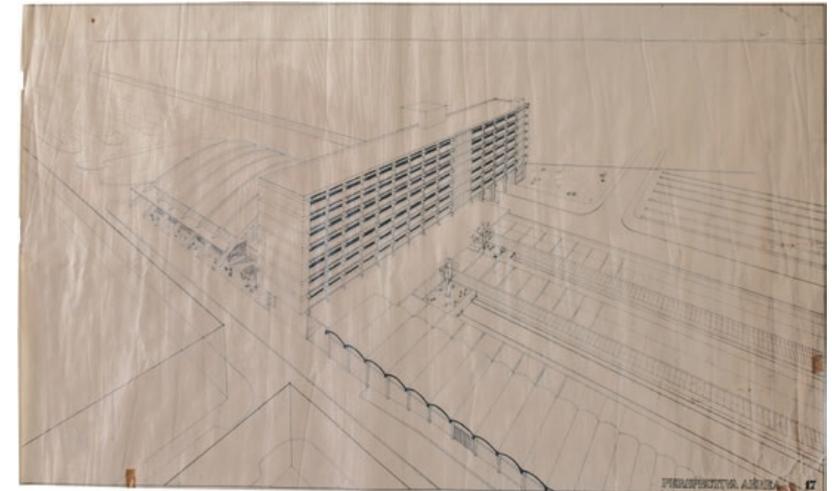


Fig. 180
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station,
(1957-1966),
Projeto, *Alçada sudoeste*
/ Project, *Southwest
elevation* (1960)
CDIIPAD

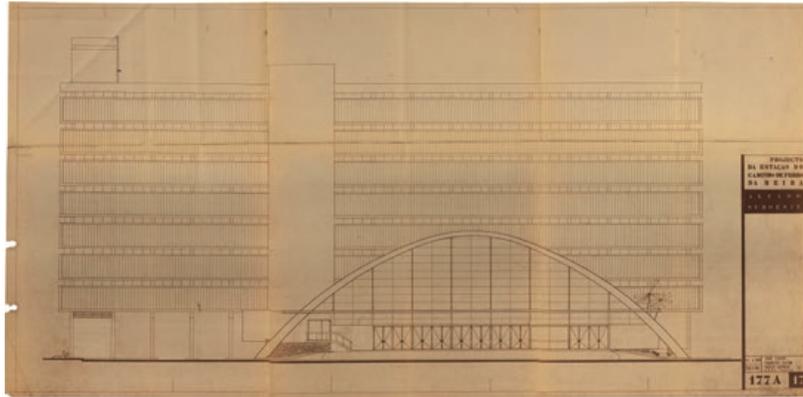


Fig. 181
Marcelo Moreno Ferreira,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station,
(1957-1966), Projeto de
Betão Armado, Cobertura,
Átrio / Reinforced Concrete
Project, Atrium, Roof (1960)
DEPE

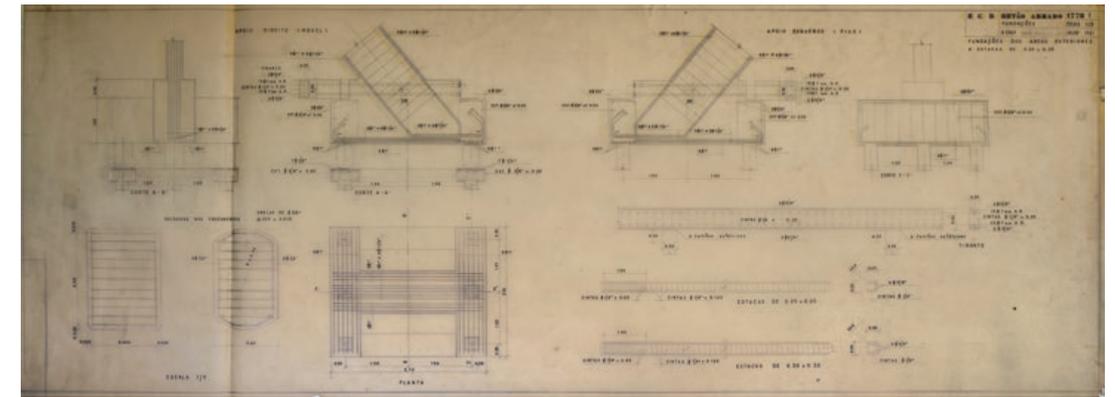
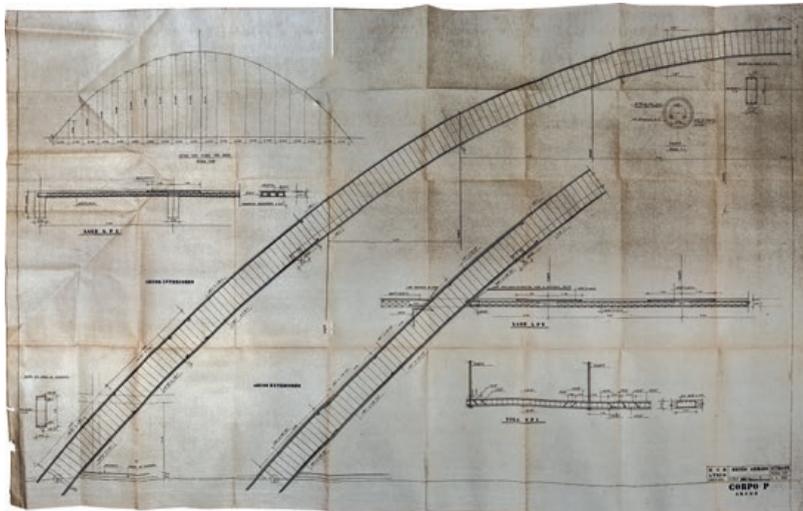


Fig. 182
Marcelo Moreno Ferreira,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station, (1957-1966)
Projeto de Fundações, *Fundações dos
arcos exteriores* / Foundations Project,
Foundations of the exterior arches (1961)
ECB

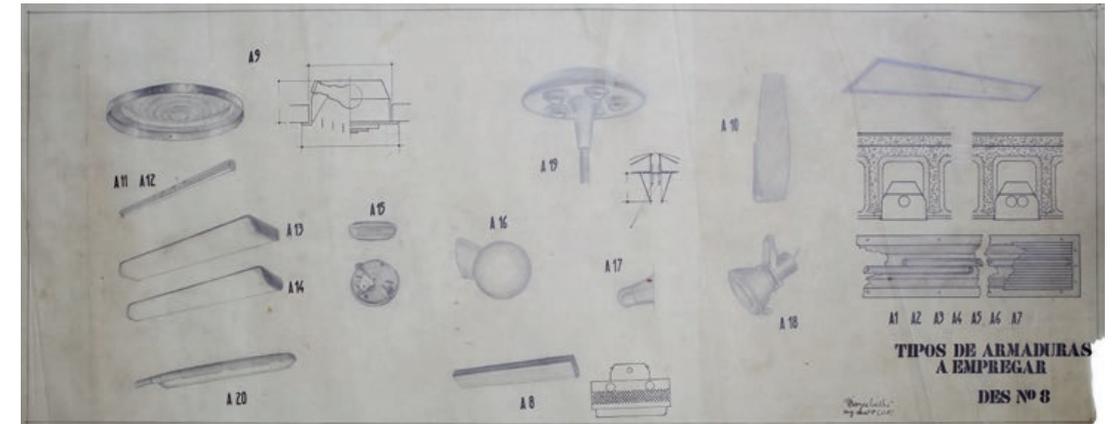


Fig. 183
Borges Coelho,
Estação Central da Beira / Beira Central
Station (1957-1966), Projeto da Instalação
Elétrica, *Tipos de armaduras a empregar*
/ Electrical Installation Project, *Types
of lamp sockets to be employed* (1961)
ECB

The construction of the Beira Central Station

The bidding for the construction of the Beira Central Railway Station Building was launched in March 1961, with the opening of bids scheduled for July 3 of that same year. However, the opening of the proposals of the nine competing builders was postponed for 60 days due to a delay in the supply of the foundations project, and only took place on October 3 of that same year. In mid 1962, the Minister of Finance of the Central Government announced the award of the contract to Eticol, Empresa de Transportes Indústria e Construções, Lda. The contract between Eticol and CFB was signed in February 1963. At that moment, the driving of the concrete piles that form the building's foundations was already underway.

The work had started with the building of a warehouse for the construction site, on October 10, 1962. It then continued in the northeast area of the complex, with the construction of the platform area's command body and adjacent platform [Fig. 184]. These works were completed on December 31, 1963, and the new station immediately went into operation with all its services, including the ticket office and the stationmaster's offices, planned for the body of the public atrium.

The structural skeleton of the administration body was erected in April 1964 [Fig. 185]. In August of the same year the passage atrium housed an exhibition of scale models of the ports, buildings, and social works, among other SPCFTM developments, intended to mark the visit of the President of the Portuguese Republic, Admiral Américo Tomás (1894–1987), to the city of Beira [Fig. 186]. The completion of the last three concrete arches of the public atrium, the traditional ceremony of raising the roof beam to mark the completion of the carcass work (*pau de fileira*) and the beginning of the finishing stages occurred on the last weekend of September 1964. The roof slab for the third and final platform, executed within a period of month, was completed in November of the same year. At that time, the parabolic arches were already demolded and work was underway on the construction of the restaurant and of the concrete slab over the access to the public atrium. At the end of December, the last slab of the building

A construção da Estação Central da Beira

O concurso para a arrematação da empreitada para a construção do Edifício da Estação Central do Caminho de Ferro da Beira foi lançado em março de 1961, com abertura de propostas previstas para 3 de julho do mesmo ano. No entanto, devido ao atraso no fornecimento do projeto de fundações, a abertura das propostas dos nove construtores concorrentes foi prorrogada 60 dias e realizou-se apenas em 3 de outubro do mesmo ano. Em meados de 1962, foi anunciada a adjudicação pelo Ministro das Finanças do governo central à Eticol, Empresa de Transportes Indústria e Construções, Lda. O contrato entre a Eticol e os CFB foi assinado em fevereiro de 1963. Nessa altura decorriam já os trabalhos preparatórios de cravação das estacas de betão que constituem as fundações do edifício.

A obra iniciou-se antes, no dia 10 de outubro 1962, pela edificação de um armazém destinado a estaleiro de obra. Prosseguiu na área nordeste do complexo, pela construção do corpo de comando do cais e plataforma adjacente [Fig. 184]. Essas obras foram concluídas em 31 de dezembro de 1963, e a nova estação entrou imediatamente em operação com todos os seus serviços, incluindo a bilheteria e os gabinetes do chefe da estação, previstos para o corpo do átrio público.

Em abril de 1964, o esqueleto estrutural do corpo da administração estava erguido [Fig. 185]. Em agosto do mesmo ano a zona do átrio, ainda em toscos, albergou uma exposição de maquetas dos portos, edifícios e obras sociais, entre outros empreendimentos dos SPCFTM, destinada a assinalar a visita do Presidente da República, almirante Américo Tomás (1894–1987), à cidade da Beira [Fig. 186]. A conclusão dos últimos três arcos de betão do átrio do público e a tradicional cerimónia de colocação do *pau de fileira*, assinalando a conclusão dos toscos e o início dos acabamentos, ocorreu no último fim-de-semana de setembro de 1964. A placa de cobertura do terceiro e último cais de passageiros, executada no espaço de um mês, ficou concluída em novembro do mesmo ano. Nessa altura, os arcos parabólicos já se encontravam descofrados e trabalhava-se na construção do restaurante e da placa de cobertura do acesso ao átrio do público. No final de dezembro foi betonada a última laje do edifício, cobrindo o restaurante. O cais número 2 da estação foi então aberto à operação [Fig. 187].

was cemented, covering the restaurant. The station's platform number 2 was then opened for operation [Fig. 187].

In April 1965, with the building in its final stages (carried out by Empresa de Construções Civil e Industriais, Lda. after the contract was transferred by the first contractor), the demolition of the foundations of the of the projected Beira Railway station and office building, in order to free up the area intended for the parking lot. This work had to use explosives due to the enormous resistance of the reinforced concrete of the foundations.

On April 19, 1965, in order to free the square opposite the station from construction works, the various railway services were then moved to the upper floors of the administration building. The Services of Track and Works and the Improvement Brigade were the first to be transferred, to the 7th and 8th floors, respectively. The Accounting, Supervisory and Treasury services began operating on the 6th floor of the new facilities on May 15. The offices of the CFM and CFB boards began moving on May 21, and the CFB directorate was installed on the 4th floor on May 24. The Movement, Traffic and Fares service began to move to the 3rd floor on June 15, and the Fees and Dispatches section was moved only at the end of that month. The transfer of the railway services to the upper floors of the main building occurred while the finishing work on the ground floor and the opposite square continued. The demolition of the old Movement, Traffic and Fares building concluded the clearing of virtually all of the land allocated to the new station and adjoining external spaces.

In early June was announced the awarding of the restaurant-bar operation to the firm Restaurantes & Bares, Lda., formed by Alexandre Soares (managing partner of Pavilhão Oceana) and the partners of Pastelaria Riviera. On June 19th, a tender was launched for the rental of the remaining commercial spaces in the public atrium, whose interior designs, under the responsibility of the contractors, had to be submitted to the CFB for approval. In this tender, only the spaces for the Estoril Travel Agency, a barber shop (entrusted to Artur Gomes), and the tobacconist's shop were awarded. On August 17th, a new tender

Em abril de 1965, com o edifício em fase de acabamentos (executados pela Empresa de Construções Cívicas e Industriais, Lda., após trespasses da empreitada pela primeira adjudicatária), iniciou-se a demolição dos alicerces da projetada estação e edifício de escritórios da direção da Beira Railway, de forma a libertar a área destinada ao parque de estacionamento. Este trabalho teve de recorrer a explosivos devido à enorme resistência do betão armado das fundações.

No dia 19 de abril de 1965, também com o objetivo de libertar de construções a praça fronteiriça à estação, iniciou-se a mudança dos diversos serviços dos caminhos de ferro para os pisos superiores do corpo da administração. Em primeiro lugar foram transferidos os Serviços de Via e Obras e da Brigada de Melhoramentos, para o 7.º e 8.º pisos, respetivamente. Os serviços de Contabilidade, Fiscalização e Tesouraria, começaram a funcionar no 6.º piso das novas instalações no dia 15 de maio. As secretarias das direções dos CFM e dos CFB iniciaram a mudança no dia 21 de maio, tendo a direção do CFB sido instalada no 4.º piso no dia 24 de maio. O serviço de Movimento, Tráfego e Tarifas começou a ser transferido para o 3.º piso no dia 15 de junho, e a secção de Taxas e Despachos fez a mudança apenas no final do mesmo mês. Estas mudanças dos serviços ferroviários para os pisos superiores do edifício principal ocorreram enquanto prosseguiam os acabamentos do piso térreo e da praça de estacionamento fronteiriça. Com a demolição do antigo edifício de Movimento, Tráfego e Tarifas concluiu-se a libertação da quase totalidade do terreno afeto à nova estação e espaços exteriores confinantes.

No início de junho foi noticiada a adjudicação da exploração do restaurante e bar à firma Restaurantes & Bares, Lda., constituída por Alexandre Soares, sócio-gerente do Pavilhão Oceana, e pelos sócios da pastelaria Riviera. Em 19 do mesmo mês foi lançado o concurso para aluguer dos restantes espaços comerciais do átrio do público, cujos projetos interiores, da responsabilidade dos adjudicatários, tiveram de ser submetidos à aprovação do CFB. Neste concurso foram apenas adjudicados os espaços para a Agência de Viagens Estoril, uma barbearia, confiada a Artur Gomes, e a tabacaria. Em consequência, no dia 17 de agosto seguinte foi lançado novo concurso para os restantes estabelecimentos comerciais, com receção de propostas até dia 30 do mesmo mês.

was launched for the remaining commercial establishments, with a deadline of August 30th to receive bids.

On June 10th, the freight elevator started working for the public and employees while waiting for the three main elevators, which began to be assembled in early August. The three elevators and the freight elevator were manufactured by Comportel-Companhia Portuguesa de Elevadores and assembled by two technicians from the city of Porto. In addition to the cabins' careful interior finish, they featured technical innovations detailed in the *Diário de Moçambique* of August 2, 1965: automatic control panel for the three main elevator machines, automatic doors, photoelectric cells and a parachute system. The Beira company Simel, Lda. supplied both the elevators and the complex's electrical installation, using cables manufactured by Celmoque, Fábrica de Condutores Eléctricos, S.A.R.L., and its metropolitan affiliates Cel-Cat.

At the end of August 1965, the Chiveve embankment was being completed to open a new access to the port facilities and to the avenue that, inside, extends to Munhava. At the same time, warehouse number 3 was being partially demolished to make way for the road that would connect the road access to the port and rail facilities – under the administration body – and the aforementioned avenue. Meanwhile, the construction of the support wall and railing of quay number 3 to separate the port from the railway in the station area, as well as the adjoining street, awaited the demolition (not included in the initial contract work) of the remaining sector of warehouse number 3 and warehouses numbers 4 and 5.

On September 4, 1965, the plastic artist Jorge Garizo do Carmo arrived in Beira in order to design the panel named *Triagem* (Triage). The panel, executed in vitreous mosaic manufactured in Angola by Vidrul, occupies three fronts of the body of the public atrium facing João de Resende Street.

In October 7, 1965, the newspaper *Diário de Moçambique* reported the conclusion of the construction of the parking lot and the delivery of the work to the Railway for the following day. On October 26th, the last phase of the work began with the demolition of the remaining section of warehouse number 3, an old wooden and zinc construction about half a century old.

No dia 10 de junho começou a funcionar o monta-cargas para serviço do público e dos funcionários, enquanto se aguardava a entrada em funcionamento dos três elevadores principais, cuja montagem estava a decorrer no início de agosto. Os três elevadores e o monta-cargas foram fabricados pela Comportel – Companhia Portuguesa de Elevadores, e montados por dois técnicos vindos da cidade do Porto. Para além do cuidadoso acabamento interior das cabinas, apresentavam inovações técnicas detalhadamente noticiadas pelo *Diário de Moçambique* de 2 de agosto de 1965: quadro de comando automático das três máquinas dos ascensores principais, portas automáticas, células fotoelétricas e sistema de pára-quedas. Os ascensores foram fornecidos pela empresa beirense Simel, Lda., que foi igualmente responsável pela instalação elétrica do complexo utilizando cabos de fabrico Celmoque, Fábrica de condutores elétricos, S.A.R.L., e das suas afiliadas metropolitanas Cel-Cat.

No final de agosto de 1965 estava em conclusão o aterro do Chiveve para abertura de um novo acesso às instalações portuárias e à avenida que, no seu interior, se prolonga até à Munhava. Na mesma altura, procedia-se à demolição parcial do armazém número 3 para dar lugar ao arruamento ligando, sob o corpo da administração, o acesso rodoviário à referida avenida. Por outro lado, a construção do muro de suporte e gradeamento do cais número 3, separando o porto do caminho de ferro na zona da gare, ficou a aguardar a demolição, não incluída na empreitada inicial, do setor restante do armazém número 3 e dos armazéns números 4 e 5.

Em 4 de setembro de 1965 chegou à Beira o artista plástico Jorge Garizo do Carmo afim de realizar o traçado do painel *Triagem*. Executado em mosaico vitroso, fabricado em Angola pela empresa Vidrul, o painel ocupa três frentes do corpo do átrio do público fronteiras à Rua João de Resende.

A 7 de Outubro de 1965, o jornal *Diário de Moçambique* noticiava a conclusão da construção do parque de estacionamento e a entrega da obra ao Caminho de Ferro para o dia seguinte. No dia 26 de outubro iniciou-se a última fase da obra com a demolição do setor restante do armazém número 3, uma antiga construção de madeira e zinco com cerca de meio século de existência. Com a entrada em funcionamento, em 6 de dezembro, da gare de mercadorias da Munhava, e a transferência

With the entry into operation on December 6th of the Munhava goods station, and the transfer to the new infrastructure of the sections that operated in the old warehouses numbers 3, 4 and 5, the demolition process of the remaining buildings began, which would be completed on January 10, 1966.

On December 5, 1965, the station was visited by the then Minister of Overseas, Dr. Silva Cunha. During his visit, the minister could observe an exhibition of scale models of works carried out by the railways along the line, from Beira to the border, displayed in the administration session room [Fig. 188].

On December 11th, the two bars in the salient volume of the public atrium opened to the public, and the restaurant, then operated by the SPCFTM, was expected to start operating within a few weeks. On January 7th, the barber store installed in one of the compartments of the section of stores opened to the public; on the 20th, the three public telephones installed next to the tobacconist's shop, began to operate; and on the 29th, the police station located at the southwestern top of the platform area's command body, next to the ramp to João de Resende Street, opened to the public.

The urban arrangement of Manuel António de Sousa Square, former Railway Square, was not considered in the contract for the station. The works for its arrangement, designed by the Public Works Services of Lourenço Marques, were underway in April 1966 under the responsibility of the Municipality. Finally, the statue entitled *Espelho* (Mirror), by the sculptor Maria Alice Mealha (b. 1925), was almost completed at the end of the following September.

The effective completion of the entire complex took place on April 7, 1966, with the inauguration ceremony for the Beira Central Station taking place on October 1st in the presence of the governor-general of the former province [Figs. 189-192]. The program also included the opening of other SPCFTM undertakings: the Munhava Goods Station on the outskirts of Beira, 155 houses for railway workers in Manga, Dondo, Gondola, Vila Pery, Vila Machado, Manica and Machipanda, as well as the inauguration of the new Vila Pery railway station, a building that was also designed by Paulo de Melo Sampaio.

para a nova infraestrutura das seções que funcionavam nos antigos armazéns números 3, 4 e 5, iniciou-se a demolição das construções restantes, processo completado no dia 10 de janeiro de 1966.

No dia 5 de dezembro de 1965, a estação foi visitada pelo então ministro do Ultramar, Dr. Silva Cunha. Durante esta visita, o ministro pode observar uma exposição de maquetas de obras levadas a efeito pelos caminhos de ferro ao longo da linha, desde a Beira até à fronteira, patente na sala das sessões da administração [Fig. 188].

No dia 11 de dezembro de 1965, abriram ao público os dois bares do volume saliente do átrio, aguardando-se para daí a algumas semanas o início do funcionamento do restaurante, agora sob exploração dos SPCFTM. Em 7 de janeiro de 1966 abriu ao público a barbearia, instalada num dos compartimentos do setor das lojas; no dia 20 começaram a funcionar os três telefones públicos, instalados junto da tabacaria; e no dia 29 abriu o posto de polícia, localizado no topo sudoeste do corpo de comando do cais, junto do primeiro acesso à Rua João de Resende.

O arranjo urbanístico do Largo Manuel António de Sousa, antigo Largo do Caminho de Ferro, não foi contemplado na empreitada da estação. As obras para o seu arranjo, projetadas pelos Serviços de Obras Públicas de Lourenço Marques, decorreram em abril de 1966 sob a responsabilidade da Câmara Municipal. Por fim, a estátua intitulada *Espelho*, da escultora Maria Alice Mealha (n. 1925), ficou quase concluída em finais de setembro seguinte.

A efetiva conclusão de todo o complexo deu-se no dia 7 de abril de 1966 tendo tido lugar, no dia 1 de outubro seguinte, a cerimónia de inauguração da Estação Central da Beira, na presença do governador-geral da antiga província [Figs. 189-192]. O programa incluiu, igualmente, a abertura de outros empreendimentos dos SPCFTM: a Gare de Mercadorias da Munhava, na periferia da Beira, 155 casas para trabalhadores do caminho-de-ferro na Manga, Dondo, Gondola, Vila Pery, Vila Machado, Manica e Machipanda, e a inauguração da nova estação ferroviária de Vila Pery, edifício igualmente projetado por Paulo de Melo Sampaio.

Fig. 184
Estação Central da Beira
em construção / Beira
Central Station under
construction (1963)

*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro e Transportes
de Moçambique, setembro/
September de 1963, p. 21*

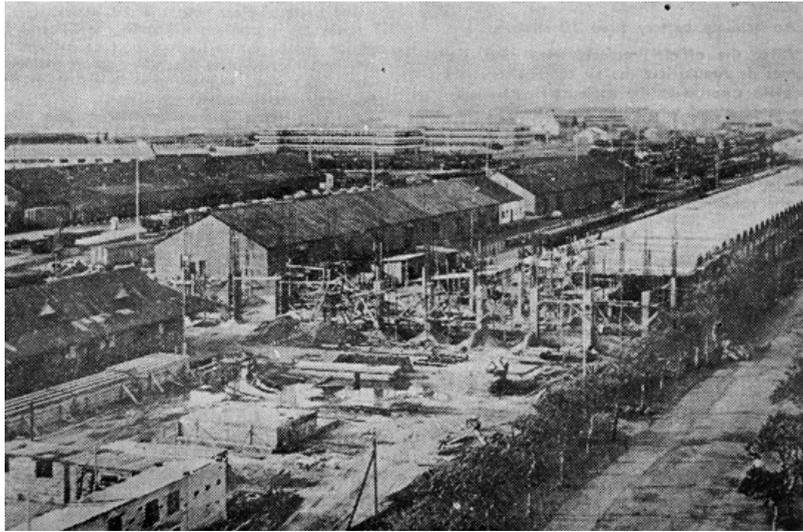


Fig. 185
Estação Central da Beira
em construção / Station
under construction (1964)

MCFM



Fig. 184
Exposição de maquetas
no átrio de passagem
da Estação Central da
Beira em construção /
Exhibition of scale models
in the passage atrium of
the Beira Central Station
under construction
(julho/July 1964)

*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro e Transportes
de Moçambique, julho/July
1964, p. 21*



Fig. 187
Estação Central da
Beira em construção
/ Beira Central Station
under construction,
(setembro/September 1964)

*Noticias,
15 de julho/July 1964, p. 5*

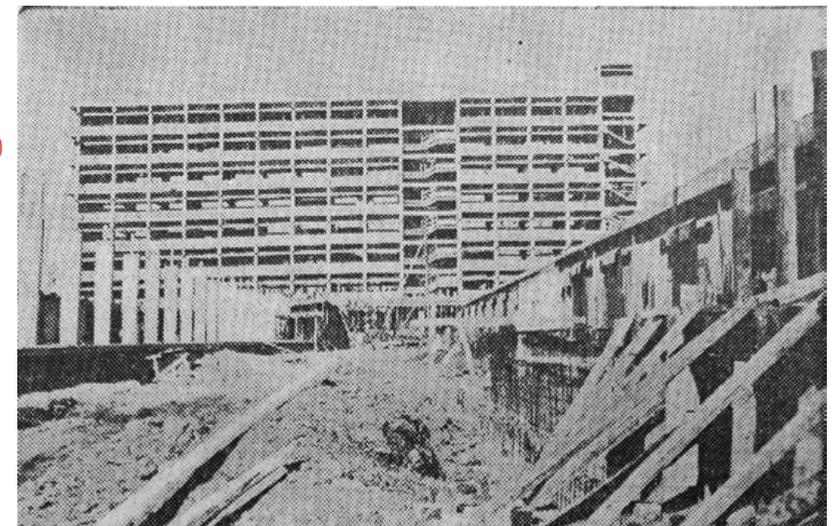


Fig. 188
Visita do ministro
do Ultramar à Estação
Central da Beira / Visit
of the Overseas Minister
to the Beira Central Station
(5 dezembro/
December 1965)

Diário de Moçambique,
6 de dezembro/December
de 1965, p. 1



Fig. 189
Inauguração da Estação
Central da Beira /
Inauguration of the Beira
Central Station,
1 outubro/October 1966

*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro e Transportes
de Moçambique,* outubro/
october 1966, p. 19



Figs. 190-192
Inauguração da Estação
Central da Beira /
Inauguration of the Beira
Central Station,
1 outubro/October 1966

*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro e Transportes
de Moçambique,* outubro/
October 1966, p. 23



The significance of the Beira Central Station

The construction of a complex with the scale of the Central Station – at the time the largest railway station in the country and currently a landmark of the city of Beira – was a statement of the economic importance of the city and the SPCFTM, both at the district and provincial level, and also at the national and continental level. The series of events surrounding the process of its construction illustrates the priority given to this infrastructure within the overall colonial policy of the time: the purchase by the Metropolitan Central Government of the Port of Beira, the Beira Railway, and later on of most of the shares of the Trans-Zambezia Railway; the signing in 1950 of a convention between Portugal and Great Britain aimed at optimizing the operation of the Port of Beira and the railways that served it; the exhibition of the scale model of the new building in a prominent place in the pavilion designed by João José Tinoco for the representation of SPCFTM in the 1960 edition of the Central Africa Trade Fair in Bulawayo, Rhodesia [Fig. 193], which was solemnly visited by the British Queen Mother in May of the same year, and the exhibition of the scale model, starting in July 1961, in the window of the DETA terminal in the city of Beira; the visit in August 1964 of the President of the Portuguese Republic, Admiral Américo Tomás, to the works in the station and to the exhibition inside the public atrium that presented the undertakings of the SPCFTM administration (as well as the praising comments he dedicated to the dimension and architectonic quality of the scale model of the station and of the work in construction); the visit of the Minister of Overseas on December 5, 1965, to the station and to the exhibition of scale models of the undertakings carried out by the Beira Railway; the choice of October 1, 1966, for the inauguration of the complex, coincident with the 17th anniversary of the transfer of the administration of the Beira port and railway to the Portuguese State; the inclusion of the ceremony in the commemorations of the 40th anniversary of the National Revolution of 1926, the founding moment of the Estado Novo regime; and the choice of the station, together with the António Enes High

O significado da Estação Central da Beira

A edificação de um complexo com a escala da Estação Central, na altura a maior estação ferroviária do território nacional e atualmente um *ex-libris* da cidade Beira, constituiu uma afirmação do relevo económico da urbe e dos SPCFTM – no âmbito distrital, provincial, nacional e continental. O conjunto de acontecimentos que rodeia o processo da sua edificação ilustra a prioridade conferida a esta infraestrutura no âmbito global da política colonial da época: a compra pelo Governo central metropolitano do porto da Beira, do Caminho de Ferro da Beira e, mais tarde, da maioria das ações da Trans-Zambézia Railway; a assinatura, em 1950, de uma convenção entre Portugal e a Grã-Bretanha destinada a otimizar a exploração do porto da Beira e dos caminhos de ferro que o serviam; a exposição da maqueta do novo edifício em lugar de destaque no pavilhão desenhado por João José Tinoco para a representação dos SPCFTM na edição de 1960 da Central Africa Trade Fair em Bulavaio, Rodésia [Fig. 193], solenemente visitado pela rainha mãe da Grã-Bretanha em maio do mesmo ano – e exposição da maqueta, a partir de julho de 1961, na montra do terminal da DETA na cidade da Beira; a visita, em agosto de 1964, do Presidente da República, almirante Américo Tomás, às obras da estação e à exposição que, no interior do átrio do público, apresentava os empreendimentos da administração dos SPCFTM (assim como os elogiosos comentários que dedica à dimensão e qualidade arquitetónica da maqueta da estação e da obra em construção); a visita do ministro do Ultramar, no dia 5 de dezembro de 1965, à estação e à exposição de maquetas de empreendimentos levados a efeito pelo Caminho de Ferro da Beira; a escolha do dia 1 de outubro de 1966 para a inauguração do complexo, coincidindo com o 17.º aniversário da passagem da administração do porto e do caminho de ferro da Beira para o Estado português; a inclusão da cerimónia beirense no programa das comemorações do 40º aniversário da Revolução Nacional de 1926, momento fundador do regime do Estado Novo; e a escolha da estação para, em conjunto com o Liceu António Enes, de Lourenço Marques, ilustrar o selo dedicado a Moçambique na emissão filatélica desenhada por Alberto Cutileiro (1915–2003), promovida pelo Ministério do Ultramar, em celebração da referida revolução [Fig. 194].

School in Lourenço Marques, to illustrate the stamp dedicated to Mozambique in the philatelic issue designed by Alberto Cutileiro (1915–2003), promoted by the Ministry of Overseas, in celebration of that revolution [Fig. 194].

As the materialization of the development agenda of the Portuguese government the Beira Central Station represented, through the achievements of the SPCFTM [Figs. 195–198], the meeting of two opposing utopias in a common enterprise: the internationalists principles, methods, and languages of the Modern Movement architecture with the nationalist colonial policy of the *Estado Novo* regime.

Enquanto materialização da política de desenvolvimento do governo português a Estação Central da Beira representou, através das realizações dos SPCFTM [Figs. 195–198], o encontro de duas opostas utopias num empreendimento comum: os princípios, métodos e linguagens internacionalistas da arquitetura do Movimento Moderno com a política colonial nacionalista do regime do Estado Novo.

Fig. 193
Maqueta da Estação na 1ª
Central Africa Trade Fair,
Bulavaio, Rodésia / Scale
model of the Station at the
1st Central Africa Trade,
Bulawayo, Rhodesia,
(maio/May 1960)

*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro e Transportes
de Moçambique, maio/May 1960,
p. 26-27*



Fig. 194
Selo comemorativo do
40.º Aniversário da
Revolução Nacional / 40th
anniversary of the National
Revolution commemorative
postage stamp (1966)



Fig. 195
*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro
e Transportes de
Moçambique (capa/cover),
(junho/June 1966)*

Fig. 196
*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro
e Transportes de
Moçambique (capa/cover),
(outubro/October 1966)*

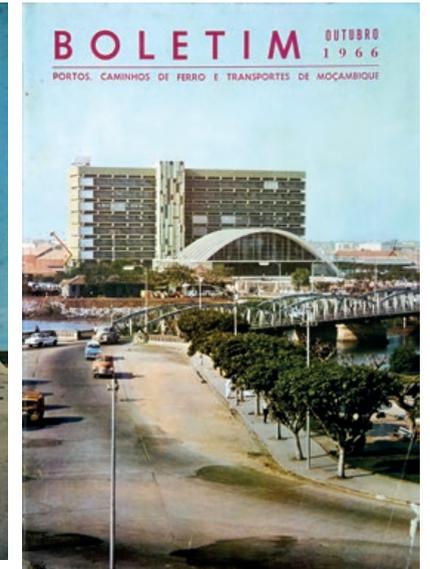
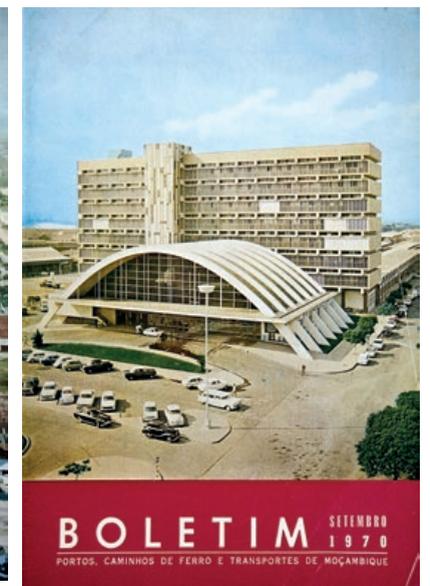


Fig. 197
*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro
e Transportes de
Moçambique (capa/cover),
(junho/July 1967)*

Fig. 198
*Boletim dos Portos,
Caminhos de Ferro
e Transportes de
Moçambique (capa/cover),
(setembro/September 1970)*



6. A Estação Central da Beira: descrição e caracterização *The Beira Central Station: description and characterization*

Setting

The Beira Central Station is located in the right bank of the Chiveve, in an area occupied by the port and railway facilities of the city [Figs. 199-200]. The urban design and the functional occupation of the area surrounding the railway complex were, as we have seen, initially defined by the 1899 plan, and consolidated by the 1943 Preliminary Design and the 1946 Urbanization Plan for Beira. In both plans the design proposed for the station building was *U*-shaped: the main front faced Manuel António de Sousa Square, current Mozambique Railways Square, while the inner space of the *U* bordered the railway line. Barbosa e Silva's preliminary design followed this same setting and volume.

In order to make room for the parking lot and the new construction, the old station, the bar, the customs house, warehouses numbers 1 to 5, the Movement, Traffic and Fares building were demolished, as well as the Telegraph and Telephone Lines buildings, the carriage shed [Fig. 201], and, as we have seen, the foundations of the Beira Railway station and administration complex. According to the new design by the team of architects, of the existing railway facilities, only the layout of the lines was maintained, albeit shortened in length [Fig. 202].

The new project maintained the orientation of the building to the collateral cardinal points, but the main body was set back from Manuel António de Sousa Square, thus opening a large square for parking between the two. The general shape of the new site lost the *U*-shaped symmetry of Porto and Alegre's plan and of Barbosa e Silva's preliminary design in favor of an asymmetric *L*-shaped layout of the built volumes. Two urban fronts were defined: to the southwest, opposite the parking lot and Manuel António de Sousa Square, and to the southeast, along João de Resende Street [Figs. 202-203]. This setting allowed for visual continuity between the platforms area and the port facilities, and simultaneously formalized the limit and the main access to the port-railway complex.

Implantação

A Estação Central da Beira situa-se na margem direita do Chiveve, numa área ocupada pelas instalações portuárias e ferroviárias da cidade [Figs. 199-200]. O desenho urbano e a ocupação funcional da área envolvente ao complexo ferroviário da Estação Central da Beira foram, como vimos, inicialmente definidos pelo plano de 1899 e consolidado pelo Anteprojeto e pelo Plano de Urbanização da Cidade da Beira de 1943 e 1946, respetivamente. Em ambos os planos, o desenho proposto para o edifício da estação tinha a forma de um *U*: a frente principal faceava o Largo Manuel António de Sousa, atual Largo dos Caminhos de Ferro de Moçambique, enquanto o espaço interior do *U* rematava o canal ferroviário. O anteprojeto de Barbosa e Silva seguiu esta implantação e volumetria.

De forma a conquistar espaço para o parque de estacionamento e para a nova construção foram demolidos a antiga estação, o bar, a alfândega, os armazéns números 1 a 5, as construções dos Movimento, Tráfego e Tarifas, das Linhas Telegráficas e Telefónicas, a cocheira de carruagens [Fig. 201] e, como vimos, as fundações do complexo da estação e administração da Beira Railway. Segundo o novo projeto da equipa de arquitetos, das instalações ferroviárias existentes foi mantida apenas a implantação das linhas, embora encurtadas na sua extensão [Fig. 202].

No novo projeto, manteve-se a orientação do edifício aos pontos cardeais colaterais mas recuou-se o corpo principal em relação ao Largo Manuel António de Sousa, abrindo assim uma vasta praça para estacionamento entre ambos. A forma geral da nova mancha de implantação perdeu assim a simetria do *U* do plano de Porto e Alegre e do anteprojeto de Barbosa e Silva em favor de uma disposição assimétrica, em forma de *L*, dos volumes construídos. Definiram-se duas frentes urbanas: a sudoeste, em frente ao estacionamento e ao Largo Manuel António de Sousa, e a sudeste, ao longo da Rua João de Resende [Figs. 202-203]. Esta implantação veio permitir a continuidade visual entre a zona do cais e as instalações do porto e, simultaneamente, formalizar o limite e o acesso principal do complexo ferro-portuário.

Fig. 199
Instalações do porto
e caminho de ferro da
Beira no período colonial
/ Beira's port and railway
facilities in the colonial
period (s.d./n.d.)

MCFM



Fig. 200
Instalações do porto
e caminho de ferro da
Beira no período colonial
/ Beira's port and railway
facilities in the colonial
period (s.d./n.d.)

MCFM

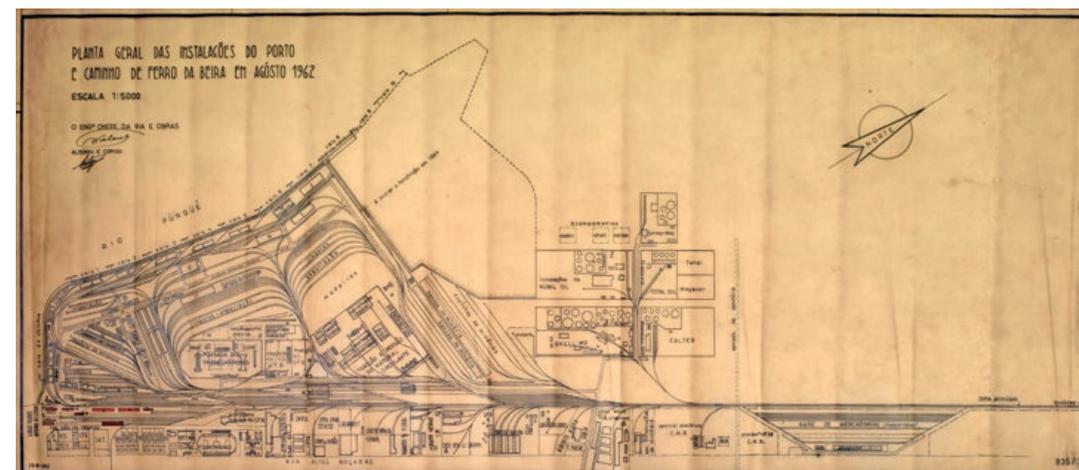


Fig. 201
*Planta Geral das Instalações do Porto
e Caminho de Ferro da Beira em agosto
1962 / General plan of the Beira's Port
and Railway Facilities in August 1962,*
(Indicam-se as instalações ferroviárias
demolidas / demolished railway facilities
are indicated)

ECB

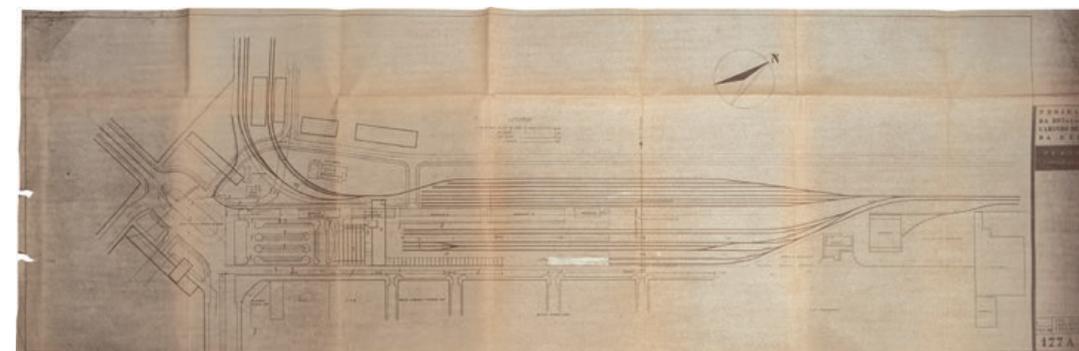
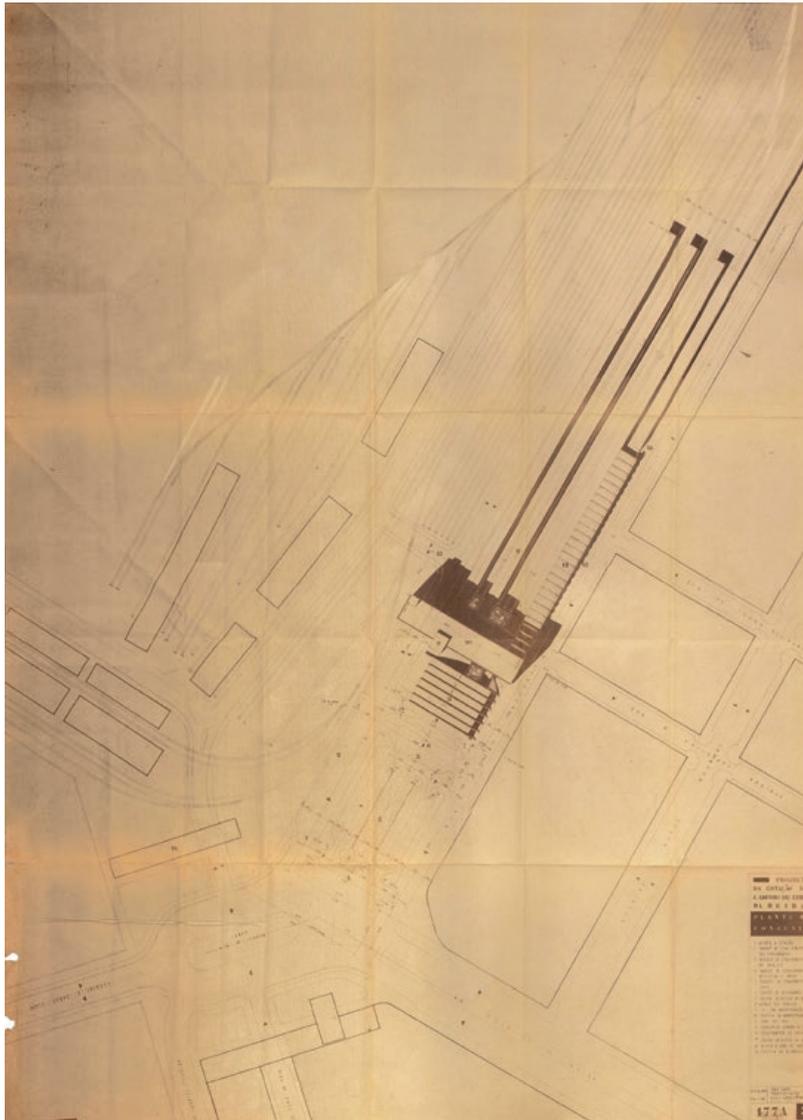


Fig. 202
João Garizo do Carmo, Francisco
José de Castro e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira / Beira Central
Statio (1957-1966), Projeto, *Planta
topográfica / Project, Topographic plan*
(1960)

DEPE

Fig. 203
 João Garizo do Carmo,
 Francisco José de Castro
 e Paulo de Melo Sampaio,
 Estação Central da Beira
 / Beira Central Station
 (1957-1966),
 Projeto, *Planta do conjunto*
 / Project, *Set plan* (1960)
 CDIIIPAD



Program and functional layout

As the architectural expression of the command center of a vast transport network, the general program for the new Beira Central Station sought to resolve two complementary functional needs in the same building complex: the replacement of the existing precarious and inadequate railway facilities, a long-standing desire of the local population, and the concentration in a single building of the port administration services and the CFB, hitherto dispersed among several temporary facilities. To this end, scientific design methodologies were used to optimize the operational organization of the three distinct areas that make up the port and railway complex.

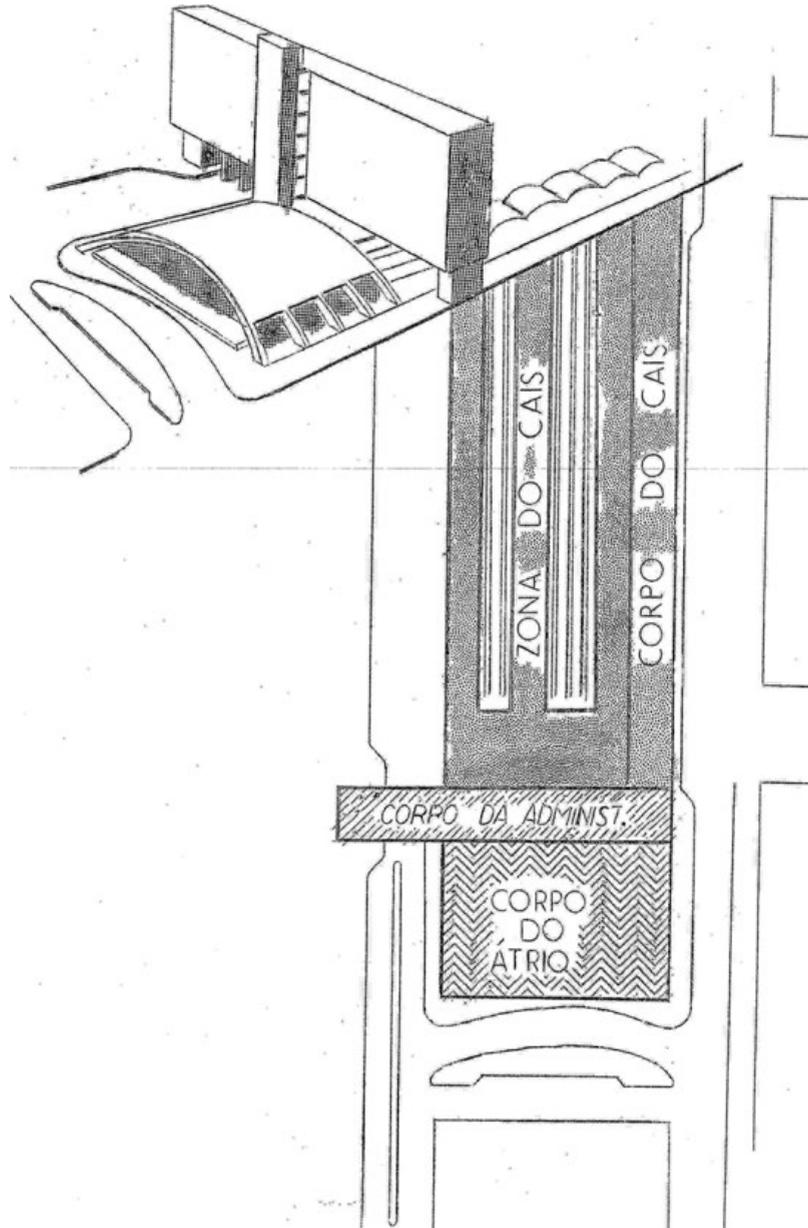
Orthodoxly governed by the axiom that *form follows function*, the complex volumetric organization of the Station derived from the subdivision of the two primary functional zones required by the brief – station area and administration area –, into three areas of distinct functional character: the public atrium, the platforms area and command body and the administration body [Fig. 204]. The assignment of an autonomous design area to each of the three architects of the team was decided by drawing lots and reflected this tripartite structuring of the program: the public atrium was thus designed by Francisco José de Castro, the platforms area and command body by João Garizo do Carmo, and the administration body by Paulo de Melo Sampaio. To these internal functional areas corresponded several autonomous geometric solids arranged according to an asymmetric compositional matrix.

Programa e organização funcional

Enquanto expressão arquitetónica do centro de comando de uma vasta rede de transportes, o programa geral da nova Estação Central da Beira procurou resolver no mesmo complexo edificado duas necessidades funcionais complementares: a substituição das precárias e inadequadas instalações ferroviárias existentes, longo anseio da população local, e a concentração num único edifício dos serviços da administração do porto e dos CFB, até aí dispersos por diversas instalações provisórias. Para tal, utilizaram-se metodologias científicas de projeto para otimizar a organização funcional das três distintas zonas que compõem o complexo portuário e ferroviário.

Ortodoxamente regida pelo axioma de que *a forma segue a função*, a complexa organização volumétrica da Estação resultou da subdivisão das duas zonas funcionais primárias requeridas pelo programa geral – zona da estação e zona da administração –, em três áreas de carácter funcional distinto: corpo do átrio, corpo da administração e zona e corpo de comando do cais [Fig. 204]. A atribuição a cada um dos três arquitetos da equipa de projetistas de uma área de intervenção autónoma, com a escolha decidida por sorteio, refletiu esta estruturação tripartida do programa: o corpo do átrio foi assim desenhado por Francisco José de Castro, a zona e corpo de comando do cais por João Garizo do Carmo e o corpo da administração por Paulo de Melo Sampaio. A estas zonas funcionais internas corresponderam, no exterior, diversos sólidos geométricos autónomos ordenados segundo uma matriz compositiva assimétrica.

Fig. 204
 João Garizo do Carmo,
 Francisco José de Castro
 e Paulo de Melo Sampaio,
 Estação Central da Beira
 / Beira Central Station
 (1957-1966), Projeto,
 Memória Justificativa
 e Descritiva / Project,
 Justificatory and
 Descriptive Report (1960)
 CDIIIPAD



Volume and space

The complex was surrounded by a large external support area, a distribution hub for access movements to the port and the various areas of the complex. In the final project, the surrounding urban spaces were the object of a proposal to structure the circulation of motor vehicles, bicycles and pedestrians. The parking areas for employees and the public [Fig. 205], the bus stop and cab parking spaces were also designed.

The interior design of the ground floor of the railway complex is primarily structured by the arrangement of the various external volumes and the transition elements between them, together with the resolution of the program in circumscribed functional areas and of the staff and public circulations in well characterized spaces. Although there is total spatial continuity at the ground floor level between the public atrium, the administration body and the platforms area, the autonomy of each of the main volumes is perceived via the physical separation between them, an articulation resolved in two moments of transition, two spatial strips with 10 m wide and 3,75 m of ceiling height [Figs. 206-209].

Volume e espaço

O complexo ficou rodeado por uma vasta área exterior de apoio, rótula de distribuição dos movimentos de acesso ao porto e às várias zonas do conjunto. No projeto definitivo, os espaços urbanos envolventes foram objeto de uma proposta de estruturação das circulações de veículos motorizados, de velocípedes e de peões. Desenharam-se, igualmente, as áreas de estacionamento de funcionários e de público [Fig. 205], os espaços de paragem dos autocarros e de estacionamento de táxis.

A disposição dos diversos volumes exteriores e dos elementos de transição entre eles, em conjunto com a resolução do programa em zonas funcionais delimitadas e das circulações dos funcionários e do público em espaços bem caracterizados, estruturaram primariamente o desenho interior do piso térreo do conjunto ferroviário. Embora exista uma total continuidade espacial ao nível do rés-do-chão entre o átrio do público, o corpo da administração e a zona do cais, a autonomia de cada um dos volumes principais é percecionada pela separação física entre eles, articulação resolvida em dois momentos de transição, duas faixas espaciais com 10 m de largura e 3,75 m de pé-direito [Figs. 206-209].

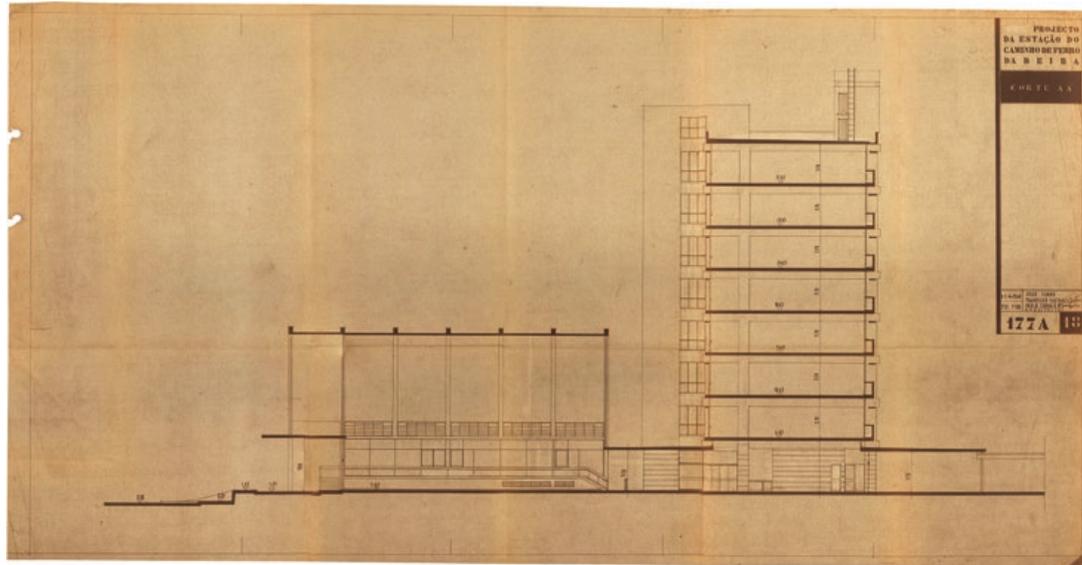


Fig. 206
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957-1966), Projeto *Corte
AA'* / Project, *Section AA'*
(1960)
CDIIPAD

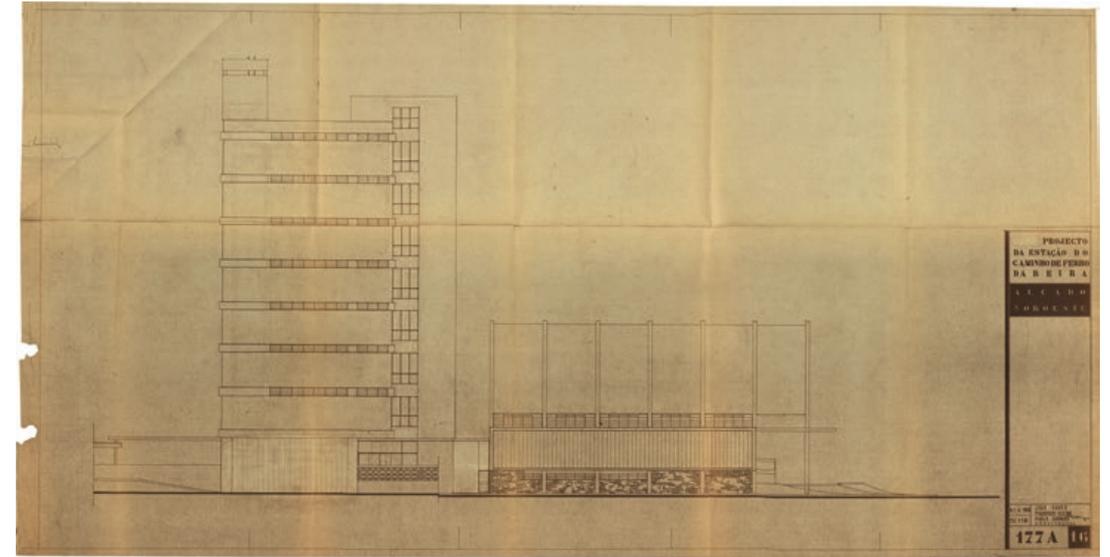


Fig. 207
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957-1966), Projeto,
Alçado noroeste / Project,
Northwest elevation (1960)
CDIIPAD

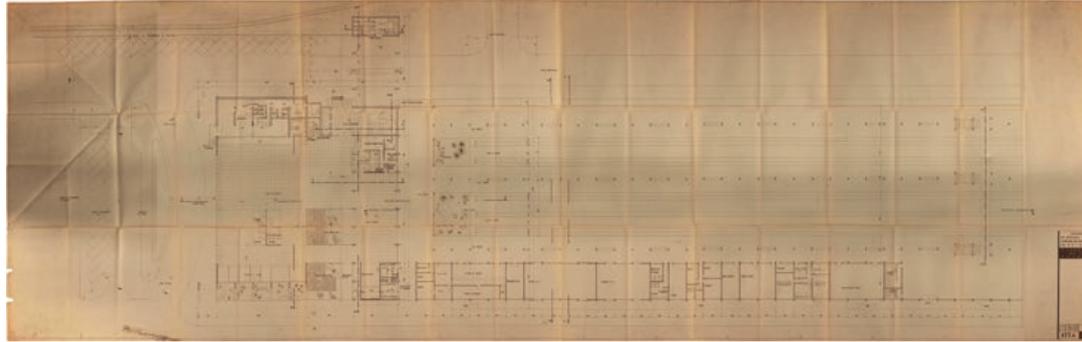


Fig. 208
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station,
1957-1966, Projeto, *Planta
do 1º piso* / Project,
1st floor plan (1960)
CDIIPAD

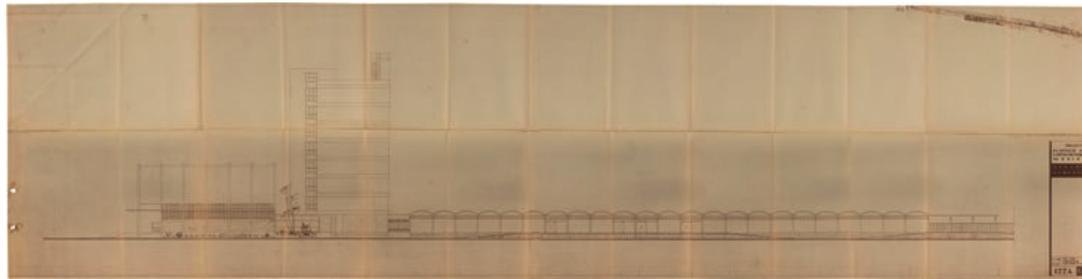


Fig. 209
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957-1966), Projeto,
Alçado sudeste / Project,
Southeast elevation (1960)
CDIIPAD

The public atrium body consists of a parabolic volume measuring 55,40 m × 25,40 m, covered by a vaulted membrane with partially glazed tops, set on the longitudinal axis of the opposite square [Fig. 210]. Supported by inverted parabolic arches, the curved reinforced concrete membrane rests, on the southeast front, on a rectangular base covered with a continuous mural of polychrome glass mosaic, enclosing the commercial spaces; on the northwest front, it ends on a suspended rectangular prism, glazed and protected by vertical *brise-soleil*, containing the restaurant and the station bar [Figs. 211-212]. Both prisms are intersected by the structural arches and unified by a horizontal slab suspended by steel beams from the first two structural arches, forming a deep porch along the entire length of the main entrance. Fronted by two symmetrical ramps, the main access to the public atrium is through doors arranged along the entire length of the porch, while a secondary access, opening directly onto João de Resende Street, allows rapid ingress of passengers from the station's platforms [Fig. 213].

Inside, the public atrium has the form of a vaulted nave with a span of about 45 m, flanked by two rows of glazed compartments with autonomous roofs, above which the concrete vault begins [Figs. 214-215]. It was planned that these compartments would contain, to the southeast, the commercial spaces of hairdresser, barber, travel agency and tour and safari agency [Fig. 216]; to the northwest, served by a gallery 1,20 m above ground level, the first-class waiting room, the bar, the restaurant room (with a second direct access from the outside), the pantry and the kitchen (also with direct service access from the outside) [Figs. 217-219]. These last spaces overlap with the public toilets, placed on the lower floor, with access via their own interior staircases. In an uncovered kiosk with a 10 m frontage, decentralized beneath the vaulted nave, there were the tobacconist, the timetable display, the clock and the public telephones [Figs. 220-221].

The public atrium is separated from the passage atrium, under the administration body, by the lower flat roof of a first transition space. This space is defined by a flat slab of reinforced concrete supported on one side by round *pilotis* and suspended

O corpo do átrio do público é constituído por um volume parabólico com 55,40 m x 25,40 m, coberto por uma membrana abobadada de topos parcialmente envidraçados, implantado sobre o eixo longitudinal do largo fronteiro [Fig. 210]. Suportada por arcos parabólicos invertidos, a membrana curva de betão armado pousa, na frente sudeste, numa base retangular revestida com um mural contínuo de mosaico de vidro policromo, encerrando os espaços comerciais; na frente noroeste termina sobre um prisma retangular suspenso, envidraçado e protegido por *brise-soleil* verticais, contendo o restaurante e o bar da estação [Figs. 211-212]. Ambos os prismas são intersectados pelos arcos da estrutura e unificados por uma laje horizontal suspensa por tirantes de aço desde os dois primeiros arcos estruturais, formando um alpendre profundo em toda a extensão da entrada principal. Antecedido por duas rampas simétricas, o acesso principal ao átrio faz-se por portas dispostas a toda o comprimento do alpendre, enquanto um acesso secundário, abrindo diretamente para a Rua João de Resende, permite a rápida saída de passageiros desde as plataformas do cais [Fig. 213].

No interior, o átrio tem a forma de uma nave abobadada com cerca de 45 m de vão, ladeada por duas fiadas de compartimentos envidraçados com coberturas autónomas, acima das quais se inicia a abóbada de betão [Figs. 214-215]. Estava previsto que estes compartimentos contivessem, a sudeste, os espaços comerciais do cabeleireiro, barbeiro, agência de viagens e agência de excursões e safaris [Fig. 216]; a noroeste, servidos por uma galeria sobrelevada 1,20 m em relação à cota do rés-do-chão, a sala de espera de 1ª classe, o bar, a sala do restaurante (com um segundo acesso direto desde o exterior), a copa e a cozinha (também com acesso de serviço direto desde o exterior) [Figs. 217-219]. Estes últimos espaços sobrepõem-se às instalações sanitárias do público, colocadas no piso inferior, com acesso por escadas interiores próprias. Num quiosque descoberto, com 10 m de frente, implantado descentralizadamente sob a nave abobadada, dispunham-se a tabacaria, o expositor de horários, o relógio e os telefones públicos [Figs. 220-221].

O átrio do público está separado do átrio de passagem, sob o corpo da administração, pelo teto plano mais baixo de um primeiro espaço de transição. Este espaço é definido por uma laje plana de betão armado apoiada,

on the other side by steel beams embedded in the design of the large frame that encloses the northeast top of the atrium. A patio/water mirror opens on the ceiling of this interim space, on which an isolated sculpture rests, as well as an opening for lighting and ventilation [Figs. 222-223].

The ceiling height rises to 5 m under the administration body, opening a horizontal slot for lighting and ventilation, enclosed by glass shutters, between the ceiling of this body and the slab of the transition space. Tangential to this space there is a 3 m wide path that coincides with the projection on the ground floor of the galleries of the upper floors [Fig. 224]. This transversal axis connects the entrance to the administration atrium, located on the ground floor of the volume containing the main stairs and elevators, with the opposite public exit onto João Resende Street, via a ramp that flanks a second patio / exterior water mirror. This ramp is separated from the interior by an undulating grid of prefabricated concrete elements [Fig. 225].

The passage atrium beneath the administration body constitutes a space rhythmically cadenced by rectangular ceramic-tiled pilasters supporting plastered beams. This atrium is flanked by two two-story areas: the ticket office and the stationmaster's rooms to the northwest; and the former Rhodesia Railways agency and relief station compartments to the southeast. Decorative panels of colored glass mosaic punctuate each of the fronts of this transitional space [Figs. 226-227].

de um lado, em *pilotis* redondos e suspensa, do outro, por tirantes de aço embebidos no desenho da grande caixilharia que encerra o topo nordeste do átrio. No teto deste espaço intercalar abre-se, sobre um pátio/espelho de água, no qual pousa uma escultura isolada, um rasgo para iluminação e ventilação [Figs. 222-223].

Sob o corpo da administração o pé-direito sobe para 5 m, abrindo-se entre o teto deste corpo e a laje do espaço de transição um rasgo horizontal de iluminação e ventilação encerrado por persianas de vidro. Tangente a este espaço dispõe-se um percurso com 3 m de largura, coincidente com a projeção no piso térreo das galerias dos pisos superiores [Fig. 224]. Este eixo transversal liga entre si a entrada e o átrio da administração, no piso térreo do volume das escadas e ascensores, com a saída lateral do público para a Rua João Resende, efetuada através de uma rampa que ladeia um segundo pátio / espelho de água exterior, separada do interior por uma ondulante grelha de elementos prefabricados de betão [Fig. 225].

O átrio de passagem, que se encontra sob o corpo da administração, constitui um espaço ritmicamente cadenciado pelos *pilotis* retangulares revestidos a mosaico cerâmico que suportam vigas rebocadas. Este átrio é ladeado por duas zonas de dois pisos: as bilheteiras e salas do chefe da estação, a noroeste, e a antiga agência da Rhodesia Railways e compartimentos do posto de socorros, a sudeste. Painéis decorativos em mosaico de vidro colorido pontuam cada uma das frentes deste espaço de transição [Figs. 226-227].

Figs. 210-211
Estação Central da Beira, corpos do átrio e da administração / Beira Central Station, public atrium and administration bodies
EM, 2009



6. THE BEIRA CENTRAL STATION: DESCRIPTION AND CHARACTERIZATION

Fig. 212
Estação Central da Beira, corpos do átrio e da administração / Beira Central Station, public atrium and administration bodies
EM, 2009



Fig. 213
Estação Central da Beira, acesso pela Rua João de Resende / Beira Central Station, exit to João de Resende Street
EM, 2009



6. A ESTAÇÃO CENTRAL DA BEIRA: DESCRIÇÃO E CARATERIZAÇÃO

Figs. 214-215
Estação Central da Beira, átrio do público / Beira Central Station, public atrium
EM, 2009



6. THE BEIRA CENTRAL STATION: DESCRIPTION AND CHARACTERIZATION

Fig. 216
Estação Central da Beira,
átrio do público, frente
dos espaços comerciais
/ Beira Central Station,
public atrium, commercial
spaces front
EM, 2009



6. A ESTAÇÃO CENTRAL DA BEIRA: DESCRIÇÃO E CARATERIZAÇÃO

Fig. 218
Estação Central da Beira,
átrio do público, sala do
restaurante / Beira Central
Station, public atrium,
restaurant room
EM, 2009

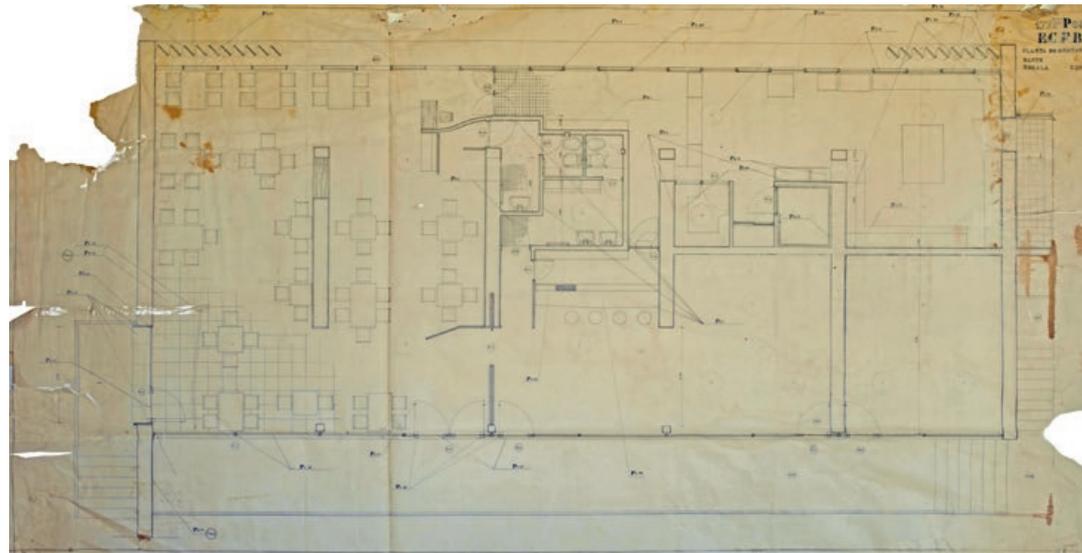


Fig. 217
João Garizo do Carmo, Francisco José de
Castro e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira / Beira Central
Station (1957-1966), Projeto, *Planta do
restaurante* / Project, *Restaurant floor
plan* (1960)
ECB

6. THE BEIRA CENTRAL STATION: DESCRIPTION AND CHARACTERIZATION

Figs. 220-221
Estação Central da Beira,
átrio do público, quiosque
/ Beira Central Station,
public atrium, tobacconist
EM, 2009



6. A ESTAÇÃO CENTRAL DA BEIRA: DESCRIÇÃO E CARATERIZAÇÃO

Figs. 222-223
Estação Central da Beira,
átrio do público, pátio
(espelho de água) / Beira
Central Station, public
atrium, patio (water
mirror)
EM, 2010



Fig. 224
Estação Central da Beira,
percurso transversal /
Beira Central Station,
passage atrium,
transversal path
EM, 2009



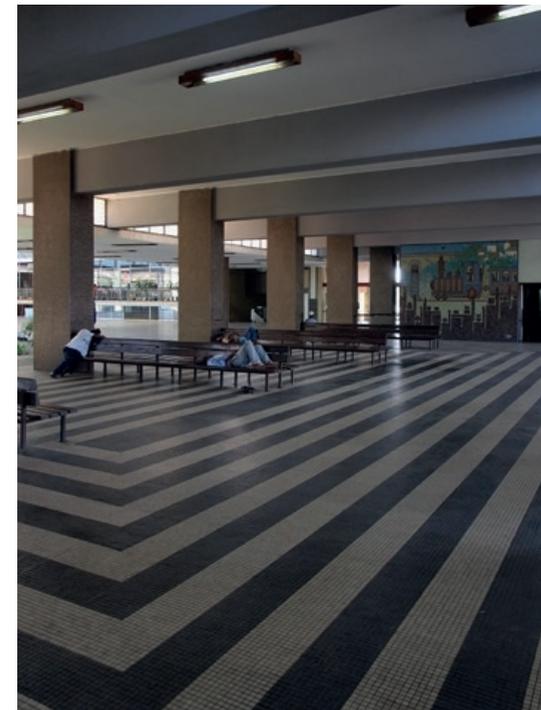
Fig. 225
Estação Central da Beira,
saída para a Rua João de
Resende / Beira Central
Station, exit to João
de Resende Street
EM, 2009



Fig. 226
Estação Central da Beira,
átrio de passagem,
bilheteiras / Beira Central
Station, passage atrium,
ticket office
EM, 2009



Fig. 227
Estação Central da Beira,
átrio de passagem /
Beira Central Station,
passage atrium
EM, 2009



Access to the departure platform's area from the passage atrium is made under a second transition space constituted by a flat concrete slab supported by an independent structure of *pilotis* (round on the administration side and rectangular on the platform side) supporting inverted beams. The spacing of this grid of columns and beams establishes the transition between the metric system of units of length that governs the dimensioning of the new building, and the imperial system of measures that establishes the gauge of the pre-existing railway line [Figs. 228-229].

Under this roof, or at its limit, ends the platforms area's command body and the two departure lines and the three arrival lines, completed by two patios / water mirrors, as well as the three platforms: two with 7,5 m and one with 8,5 m wide, and the respective porches [Figs. 230-231]. These three porches are made of butterfly-shaped apparent reinforced concrete slabs [Fig. 232]; each porch is supported by 51 central columns with oblique profile, spaced 5 m from each other from axis to axis.

The platforms area's command body, which separates the station from João de Resende Street, is formed by a sequence of twenty-seven modules, each 5 m long by 10 m wide [Fig. 233], with their intermediate limits defined by recessed pillars covered with glass mosaic and by plastered beams with protruding tops. These modules are covered by flat lower slabs and arched upper semi-vaults. The semi-vaults project in a cantilever girder over João de Resende Street, defining a shallow covering close to the building's southeast façade [Figs. 234-235].

The larger elevations of this construction are vertically rhythmized by the succession of pilasters, beams and vaults; its horizontality is ensured by the subdivision of each module's wall panels in a sequence of horizontal strips with different coating and closing materials: irregular stone foundation overcoming the difference in elevation between the sidewalk and the platforms opposite João Resende Street; glass mosaic wainscoting at the full height of the doors and gates; plastered and painted masonry from the lintels of doors and gates to the sill of the skylights, enclosed with horizontal glass slates; and painted plaster on the tops of the lower roofs' flat slabs [Fig. 236].

O acesso à zona do cais faz-se, desde o átrio de passagem, sob um segundo espaço de transição constituído por uma laje plana de betão suportada por uma estrutura independente de *pilotis*, redondos do lado da administração e retangulares do lado do cais, suportando vigas invertidas. O espaçamento desta malha de pilares e vigas estabelece a transição entre o sistema internacional de unidades de comprimento (métrico), que rege o dimensionamento do novo edifício, e o sistema de medidas imperiais, que estabelece a bitola da preexistente linha férrea [Figs. 228-229].

Sob esta cobertura, ou no seu limite, termina o corpo de comando do cais e as duas linhas de partida e as três de chegada, rematadas por dois pátios / espelhos de água, assim como as três plataformas, duas com 7,5 m e uma com 8,5 m de largura, e os respetivos alpendres [Figs. 230-231]. Estes três alpendres são constituídos por lajes de betão armado aparente em borboleta [Fig. 232], cada um deles suportado por 51 pilares centrais de perfil oblíquo, espaçados entre si 5 m eixo a eixo.

O corpo de comando do cais, que separa a gare da Rua João de Resende, é formado por uma sequência de vinte e sete módulos, cada um com 5 m de comprimento por 10 m de largura [Fig. 233], os seus limites intercalares definidos por pilares encastrados revestidos a mosaico de vidro e por vigas rebocadas de topos salientes. Estes módulos são cobertos por lajes inferiores planas e abobadilhas superiores em arco de escarção. As abobadilhas projetam-se em consola sobre a Rua João de Resende, definindo um coberto pouco profundo junto à fachada sudeste do edifício [Figs. 234-235].

Os alçados maiores desta construção são verticalmente ritmados pela sucessão de pilastras, vigas e abobadilhas; a sua horizontalidade é assegurada pela subdivisão dos panos de parede de cada módulo numa sequência de faixas horizontais com diferentes materiais de revestimento e encerramento: embasamento de pedra irregular, vencendo a diferença de cotas entre o passeio e as plataformas dos cais na frente à Rua João Resende; lambrim de mosaico de vidro a toda a altura das portas e dos portões; alvenaria rebocada e pintada desde as padieiras das portas e dos portões até à soleira dos lanternins, encerrados com lâminas horizontais de vidro; e reboco pintado nos topos das lajes planas das coberturas inferiores [Fig. 236].

Inside this building, compartmentalized according to entire modules, multiples and submultiples of the exterior volumetric and structural unit, were concentrated the functional sectors in which the station's railway services were subdivided. Directly opening to the contiguous covered platform were the public utility services (customs, police, first-aid post, luggage storage, and public toilets), the platforms area's command services (deputy stationmaster, telegraph, railway managers, conductors, ticket inspectors, light storage, arrival and dispatch of high-speed merchandise, arrangement of berths and telegraph section), the internal services (telephone exchange, telegraph and telephone lines, watchmen and transformers) and, finishing off the northeast top of the building, the third-class waiting room and respective sanitary support facilities, segregated spaces reserved for *indigenous* passengers.

No interior deste edifício, compartimentado segundo módulos inteiros, múltiplos e submúltiplos da unidade volumétrica e estrutural exterior, concentravam-se os setores funcionais em que se subdividiam os serviços ferroviários da estação. Abrindo para a contígua plataforma coberta, encontravam-se os serviços de utilidade pública (alfândega, polícia, posto de socorros, arrecadação de malas e sanitários públicos), os serviços de comando do cais – subchefe da estação, telégrafo, fatores, condutores, revisores, farolaria, chegada e expedição de mercadorias de grande velocidade, arranjo de camas e secção telegráfica), os serviços internos – central telefónica, linhas telegráficas e telefónicas, relojoeiro e transformadores) e, rematando o topo nordeste do edifício, a sala de espera de terceira classe e respetivas instalações sanitárias de apoio, espaços segregados reservados aos passageiros *indígenas*.

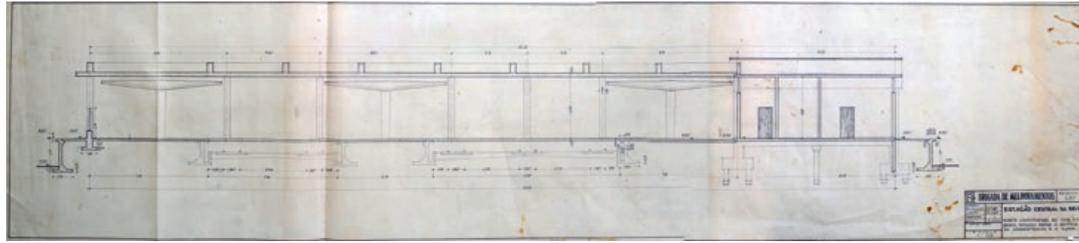


Fig. 228
Brigada de Melhoramentos
/ Improvement Brigade
Estação Central da Beira /
Beira Central Station
(1957-1966), *Corte
longitudinal do cais
coberto, situado entre o
edifício da administração
e a gare / Longitudinal
Section of the covered
platform, located between
the administration building
and the station (1963)*
ECB

Fig. 229
Estação Central da
Beira, segundo espaço
de transição / Beira
Central Station, second
transition space
EM, 2019



Fig. 230
Estação Central da
Beira, zona do cais e
corpo da administração
/ Beira Central Station,
platforms area and
administration body
EM, 2019



6. THE BEIRA CENTRAL STATION: DESCRIPTION AND CHARACTERIZATION

Figs. 231-232
Estação Central da Beira,
zona do cais e corpo da
administração / Beira
Central Station, platforms
area and administration
EM, 2019



6. A ESTAÇÃO CENTRAL DA BEIRA: DESCRIÇÃO E CARATERIZAÇÃO



Fig. 233
Estação Central da Beira,
zona e corpo de comando
do cais / Beira Central
Station, platforms area
and command body
EM, 2019

Fig. 234
Estação Central da Beira,
corpo de comando do cais
/ Beira Central Station,
command body
EM, 2019



Fig. 235
Estação Central da Beira,
corpo de comando do cais
/ Beira Central Station,
command body
EM, 2019

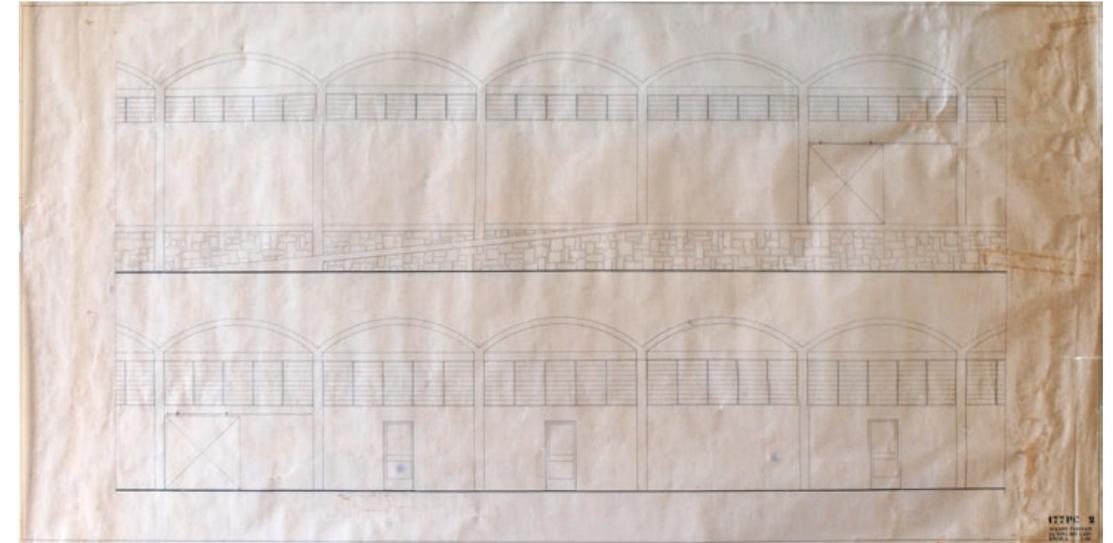


Fig. 236
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957-1966), Projeto,
*Alçados parciais da zona
dos cais / Project, Partial
elevation of the platforms
area (1960)*
ECB

The administration body meant to house the services related to the management of the railway and the port of Beira is shaped as a rectangular prism measuring 78.40 m x 16.50 m, forming the asymmetrical backdrop of the opposite square [Fig. 237].

This body has a ground floor of 5.20 m of ceiling height and is predominantly hollow and based on rectangular *pilotis*, suspended in cantilever in the northwest and southeast gables and along the entire southwestern front; it is made up of the superposition of eight smaller rectangular prisms, corresponding to the seven upper floors with 4 m of ceiling height and to the roof platband. These volumes are interspersed with voids enclosed by recessed frames in relation to the façade planes and crossed by transverse beams with protruding tops, highlighted by the coating plaster's red color and smooth texture.

The larger elevations of the prisms have extensive continuous *fenêtres en longueur* that are protected by vertical *brise-soleil* on the main elevation [Fig. 238]; on the rear elevation, these openings are interspersed with fieldstone masonry piers, plastered solar protection canopies and pilasters covered in glass mosaic [Fig. 239]. The two top elevations and the first section of the seven lower prisms on the northwest side of the rear elevation are enclosed and covered with glass mosaic, as is the entire upper prism that finishes the top of the building and forms the roof platband [Fig. 240].

A rectangular volume containing the elevators and the main staircase marks the vertical communications of the building on the two larger façades: on the main elevation it is a protruding volume of greater altimetry (which houses the engine room of the main elevators on the roof), asymmetrically located between the administration body and the public atrium body. It is coated on the main elevation with a mural of geometric patterns executed with polychrome glass mosaics, and on the rear elevation it takes on the form of a vertical panel of frames that interrupts, at the full height of the façade, the horizontality of the *fenêtres en longueur*, the intercalary piers and the solar protection canopies.

The main accesses to the upper floors of the administration body start from the administration atrium, with entrance

O corpo da administração, destinado a albergar os serviços relativos à gestão do caminho-de-ferro e do porto da Beira, tem a forma de um prisma retangular com 78,40 m x 16,50 m, formando o pano de fundo assimétrico do largo fronteiro [Fig. 237].

Este corpo, com o rés-do-chão com 5,20 m de pé-direito, predominantemente vazado e assente em *pilotis* retangulares, suspenso em consola nas empenas noroeste e sudeste e ao longo de toda a frente sudoeste, é constituído pela sobreposição de oito prismas retangulares menores, correspondendo aos sete pisos superiores com 4 m de pé-direito e à platibanda da cobertura. Estes volumes são intercalados por vazios encerrados por caixilharias recuadas em relação aos planos das fachadas e atravessados por vigas transversais de topos salientes, destacadas pela cor vermelha e textura lisa do reboco do revestimento.

Os alçados maiores dos prismas têm extensas *fenêtres en longueur* contínuas que, no alçado principal, são protegidas por *brise-soleil* verticais [Fig. 238]; no alçado posterior, estas aberturas são intercaladas por nembos de alvenaria, palas rebocadas e pilastras revestidas a mosaico de vidro [Fig. 239]. Os dois alçados de topo e o primeiro tramo dos sete prismas inferiores do lado noroeste do alçado posterior são encerrados e revestidos a mosaico de vidro, assim como a totalidade do prisma superior que remata o edifício formando a platibanda da cobertura [Fig. 240].

Um volume retangular contendo os ascensores e as escadas principais assinala, nas duas fachadas maiores, as comunicações verticais do edifício: no alçado principal constitui um volume saliente de maior altimetria (que alberga na cobertura a casa das máquinas dos ascensores principais), implantado assimetricamente entre o corpo da administração e o corpo do átrio. Revestido, no alçado principal, com um mural de padrões geométricos, executado com mosaicos de vidro policromo, assume, no alçado posterior, a forma de um pano vertical de caixilharia que interrompe, a toda a altura da fachada, a horizontalidade das *fenêtres en longueur*, dos nembos intercalares e das palas de proteção solar.

Os acessos principais aos pisos superiores do corpo da administração realizam-se desde o átrio da administração, com entrada pelo pórtico de acesso às instalações portuárias através da escada principal, dimensionada segundo regulamentos alemães para

via the portico of access to port facilities through the main staircase (sized according to German regulations for a maximum of 420 users) [Figs. 241-242] and by the three elevators contained in the cross-sectional volume [Figs. 243-244]. The service accesses are made by a volume located at the northwest top of the building, with entrance via the same portico, and containing the following: on the ground floor, a secondary atrium, a compartment for the guards, a garbage room and the general electricity switchboards; at the full height of the building, the secondary staircases, serving about 100 people, the freight elevator, the garbage chimney, and the plumbing shaft; on each of the floors, the sanitary facilities and support storage room; and on the roof, the freight elevator engine room and the cistern [Fig. 245].

Inside each of the seven floors of the administration building, a 3 m wide glazed gallery, arranged along the southwest façade, connects the vertical accesses and sanitary facilities and gives access to the various work spaces [Figs. 246-247]. According to the project, the compartmentalization of the administration body would be carried out with standardized metallic partitions to allow for multiple spatial configurations according to service needs. These areas would thus constitute vast *plan libre* surfaces, an organizational flexibility enabled by the autonomy of the support structure in relation to the closing elements [Fig. 248]. It was also planned that the services related to the management of the railway and port of Beira would initially occupy the usable areas – approximately 715 m² per floor – of the seven upper floors of the administration building: Movement Service on floors 2 and 3, Port and Railway Operating Directorate of Beira on floor 4, Accounting, Inspection and Treasury Service on floors 5 and 6, Track and Works Service on floor 7, and Health Section on floor 8.

um máximo de 420 utilizadores [Figs. 241-242], e pelos três elevadores contidos no volume transversal [Figs. 243-244]. Os acessos de serviço realizam-se por um volume localizado no topo noroeste do edifício, com entrada pelo mesmo pórtico, contendo: no rés-do-chão um átrio secundário, um compartimento para os guardas, um depósito de lixo e os quadros gerais de eletricidade; a toda a altura do edifício, as escadas secundárias, servindo cerca de 100 pessoas, o monta-cargas, a chaminé dos lixos e a corete de canalizações; em cada um dos pisos, as instalações sanitárias e arrecadação de apoio; e na cobertura, a casa das máquinas do monta-cargas e a cisterna [Fig. 245].

No interior de cada um dos sete pisos do corpo da administração uma galeria envidraçada com 3 m de largura, disposta ao longo da fachada sudoeste, une os acessos verticais e as instalações sanitárias e distribui para os diversos espaços de trabalho [Figs. 246-247]. No projeto, previa-se que a compartimentação do corpo da administração fosse realizada com divisórias metálicas standardizadas que possibilitassem múltiplas configurações espaciais, conforme as necessidades de serviço. Estas zonas constituiriam assim vastas superfícies em *plan libre*, flexibilidade organizativa permitida pela autonomia da estrutura de suporte em relação aos elementos de encerramento e compartimentação [Fig. 248]. Estava ainda previsto que os serviços relativos à gestão do caminho-de-ferro e do porto da Beira ocupassem inicialmente as áreas úteis – cerca de 715 m² por piso – dos sete pisos superiores do edifício da administração: Serviço do Movimento nos pisos 2 e 3, Direção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira no piso 4, Serviço de Contabilidade, Fiscalização e Tesouraria nos pisos 5 e 6, Serviço de Via e Obras no piso 7 e Secção de Saúde no piso 8.

Fig. 237
Estação Central da Beira, corpos do átrio e da administração / Beira Central Station, public atrium and administration bodies
EM, 2009



Fig. 238
Estação Central da Beira, corpo da administração / Beira Central Station, administration body
EM, 2009

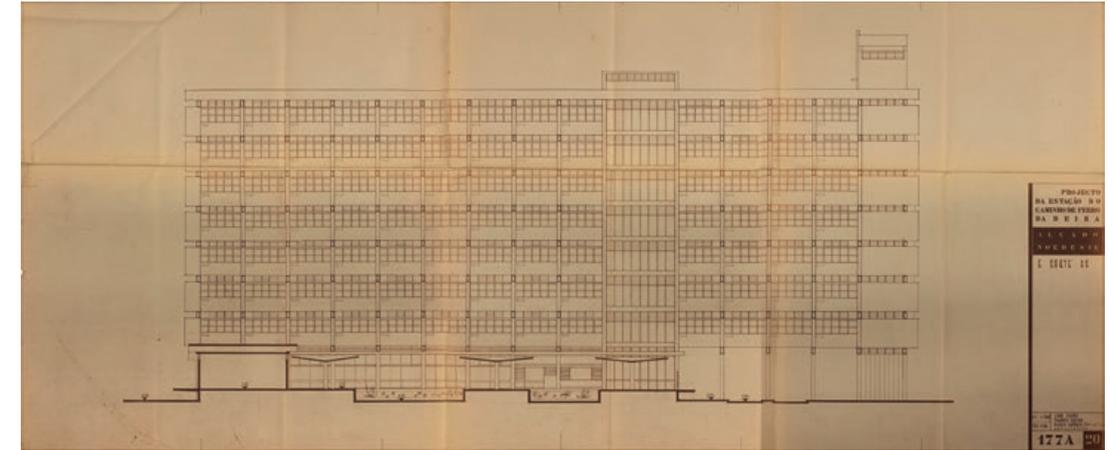
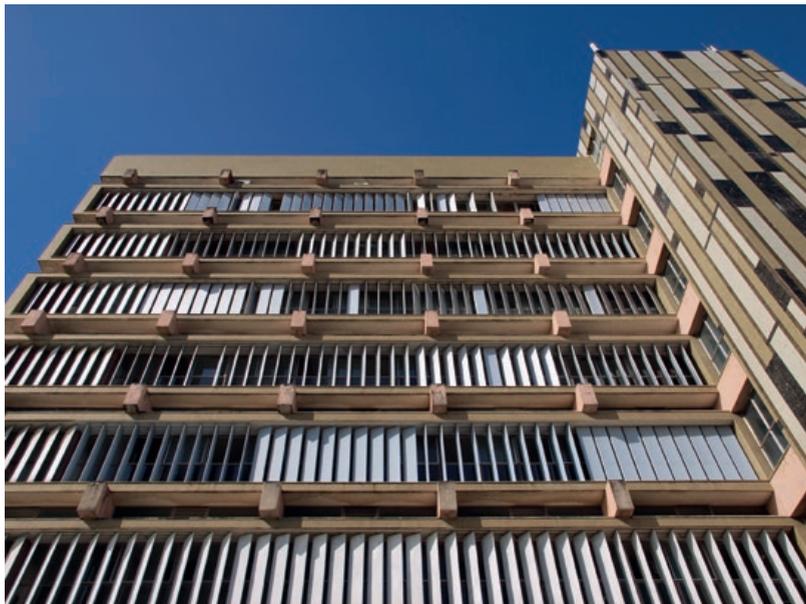


Fig. 239
João Garizo do Carmo, Francisco José de Castro e Paulo de Melo Sampaio, Estação Central da Beira / Beira Central Station (1957-1966), Projeto, Alçado nordeste / Project, Northeast Elevation (1960)
CDIIPAD

Fig. 240
Estação Central da Beira, corpo da administração / Beira Central Station, administration body
EM, 2019



6. THE BEIRA CENTRAL STATION: DESCRIPTION AND CHARACTERIZATION

Figs. 241-242
Estação Central da Beira,
corpo da administração,
escada principal /
Beira Central Station,
administration body,
main staircase
EM, 2009



6. A ESTAÇÃO CENTRAL DA BEIRA: DESCRIÇÃO E CARATERIZAÇÃO

Figs. 243-244
Estação Central da Beira,
corpo da administração,
átrio de piso / Beira
Central Station,
administration body,
floor atrium
EM, 2009



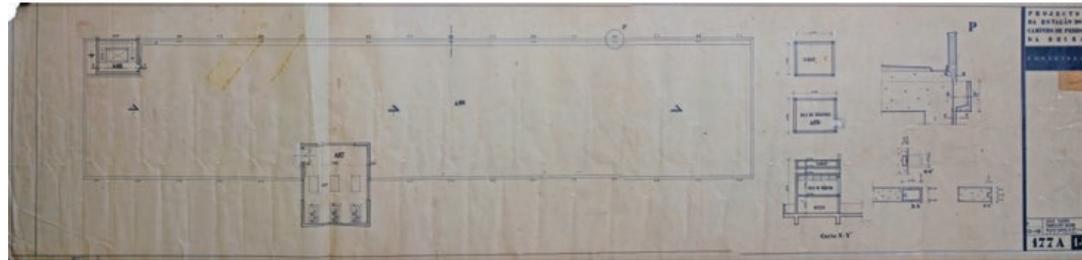
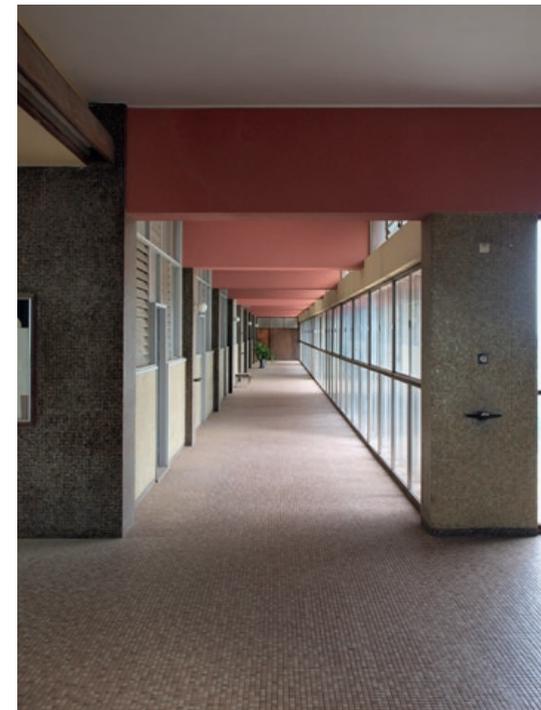


Fig. 245
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957-1966),
Projeto, *Cobertura* /
Project, *Roof plan* (s.d.)
ECB

Figs. 246-247
Estação Central
da Beira, corpo da
administração, galeria
de acesso / Beira Central
Station, administration
body, gallery
EM, 2009



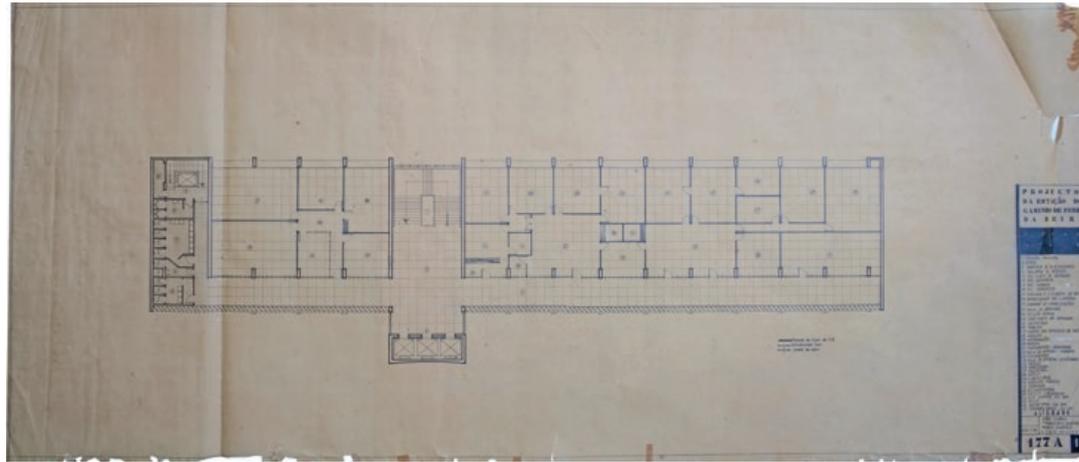


Fig. 248
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957–1966),
Projeto, 8º Piso / Project,
8th floor (n.d./s.d.)

ECB

Modulation and structure

In the construction of the structure of the Beira Central Station, complex standard industrially produced building systems and materials were predominantly used.

Due to the unstable nature of the city's terrain, the building was founded on prefabricated reinforced concrete piles driven into the compacted sand (public atrium and administration body), or alternating layers of sand and clay (platforms area and command body) [Fig. 249]. In the public atrium body, the prestressed concrete beams that support the thrusts of the huge parabolic arches were buried in the 2 m sandy layer of the embankment [Fig. 250]. All interior and exterior ground floors were made of reinforced concrete slabs with square mesh, 10 cm thick in the public atrium, laid on a 20 cm high sand layer.

The station's support structure was built with columns, beams and arches made of reinforced concrete, and flat and curved slabs made of solid concrete or Rosacometta hollow elements. The public atrium body's vaulted roof is formed by a curved slab 18 cm thick, supported by seven parabolic inverted concrete arches with 1 m cross section, which overcome a span of 53.4 m at ground level, with their axes spaced 5 m apart. The canopies that cover the entrance to the public atrium and the space between it and the passage atrium are suspended by metal beams from the parabolic arches, visible on the exterior front and embedded in the frames on the interior fronts [Fig. 251].

At the full height of the eight floors of the 78.4 m long administration building, without expansion joints, the structure is composed of 15 frames of apparent columns and beams, with 5 m x 12 m between axes – except the elevator and the main stairs span, which has 8 m x 12 m between axes. The beams and floor and roof slabs advance 3.5 m in cantilever on the southwest façade, and 1.5 m on the southeast and northwest tops [Fig. 252].

In the platforms area, the structure of the command body is made up of porticos of columns and beams of reinforced concrete, forming modules with 5 m x 10 m, covered by semi-vaults of Rosacometta concrete elements [Fig. 253]. The central pillars of the porches of the three platforms, 5 m apart from each other, support triangular beams that suspend oblique slabs of exposed concrete.

Modulação e estrutura

Na edificação da estrutura do complexo da Estação Central da Beira foram predominantemente utilizados sistemas construtivos e materiais estandardizados de produção industrial.

Devido à natureza instável dos terrenos da cidade, o edifício foi fundado sobre estacas prefabricadas em betão armado, cravadas a bate-estacas nos fundos de areias compactas (átrio e administração) ou de camadas alternadas de areia e argila (alpendres e cais) [Fig. 249]. No corpo do átrio, os tirantes em betão pré-esforçado que suportam os impulsos dos enormes arcos parabólicos foram enterrados na camada arenosa de 2 m de aterro [Fig. 250]. A construção de todos os pavimentos térreos interiores e exteriores foi prevista em lajes de betão armado com malha quadrada, no átrio com 10 cm de espessura, assente sobre uma camada de areia com 20 cm de altura.

A estrutura de suporte da estação foi erguida com pilares, vigas e arcos construídos em betão armado, e lajes planas e curvas construídas em betão maciço ou em elementos vazados Rosacometta. A abóbada de cobertura do corpo do átrio é formada por uma laje curva com 18 cm de espessura, suportada por sete arcos parabólicos invertidos de betão com 1 m de secção transversal, que vencem um vão de 53,4 m ao nível do solo, com os seus eixos espaçados 5 m entre si. As palas que cobrem a entrada do átrio do público e o espaço entre este e o átrio de passagem estão suspensas por tirantes metálicos dos arcos parabólicos, à vista na frente exterior e embebidos nas caixilharias nas frentes interiores [Fig. 251].

A toda a altura dos oito pisos do corpo da administração, com 78,4 m de comprimento, sem juntas de dilatação, a estrutura é composta por 15 pórticos de pilares e vigas aparentes, com 5 m x 12 m entre eixos – com exceção do tramo dos ascensores e escadas principais que tem 8 m x 12 m entre eixos. As vigas e as lajes de piso e de cobertura avançam 3,5 m em consola na fachada sudoeste e 1,5 m nos topos sudeste e noroeste [Fig. 252].

Na zona do cais, a estrutura do edifício de comando é constituída por pórticos de pilares e vigas de betão armado, formando módulos com 5 m x 10 m, cobertos por lajes aligeiradas com abobadilhas de betão Rosacometta [Fig. 253]. Os pilares centrais dos alpendres dos três cais, distanciados 5 m uns dos outros, apoiam vigas triangulares que suportam lajes oblíquas de betão armado aparente.

6. THE BEIRA CENTRAL STATION: DESCRIPTION AND CHARACTERIZATION

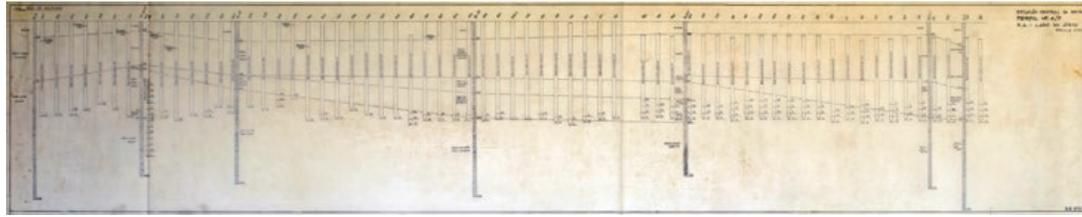


Fig. 249 Brigada de Melhoramentos, Estação Central da Beira / Improvement Brigade, Beira Central Station (1957-1966), Perfil N° 4/7, Lado do átrio / Profile no. 4/7, E. A. Atrium side (s.d./n.d.)
ECB

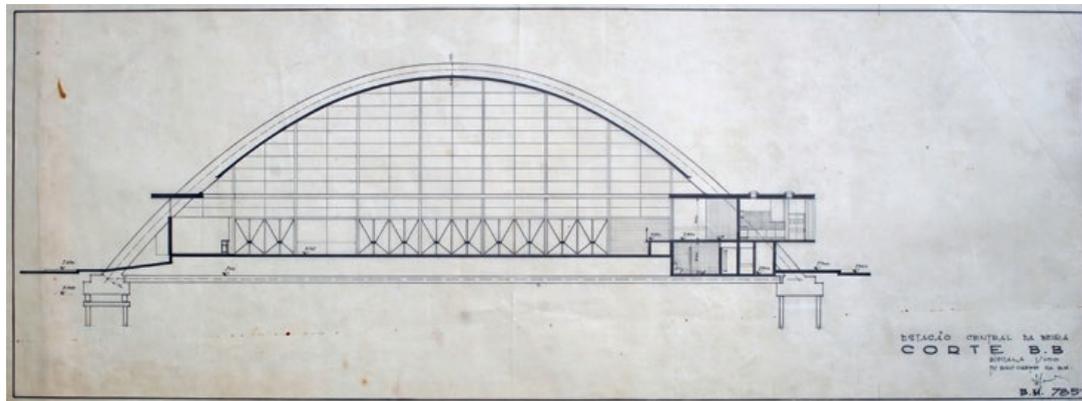


Fig. 250 Brigada de Melhoramentos, Estação Central da Beira / Improvement Brigade - Beira Central Station (1957-1966), Corte B.B / Section B.B (s.d./n.d.)
ECB

6. A ESTAÇÃO CENTRAL DA BEIRA: DESCRIÇÃO E CARATERIZAÇÃO

Fig. 251 Estação Central da Beira, corpo do átrio, tirante metálico embecido na caixilharia nordeste / Beira Central Station, atrium body, metal beam embedded in the northeast window frame
EM, 2019

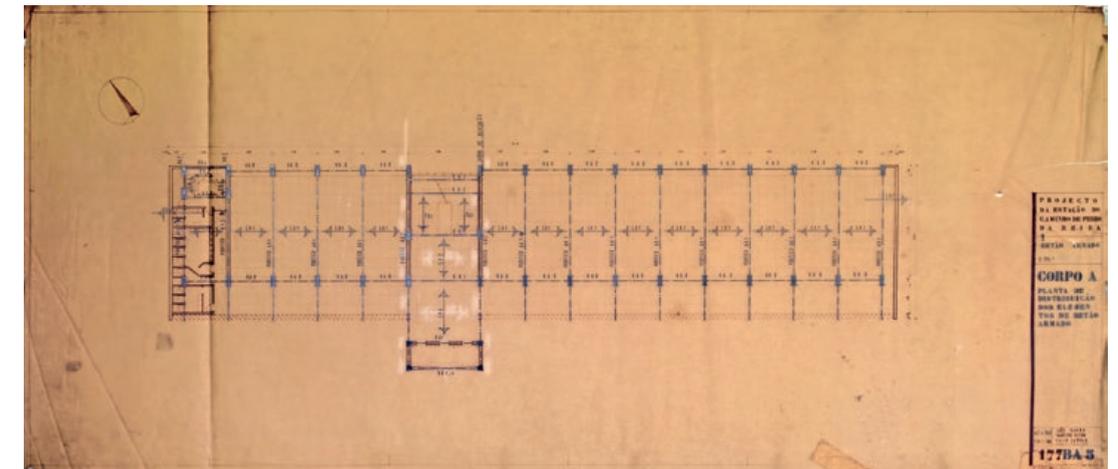


Fig. 252 Marcelo Moreno Ferreira, Estação Central da Beira / Beira Central Station (1957-1966), Projeto de Betão Armado, Corpo A, Planta de distribuição de elementos de betão armado / Reinforced Concrete Project Body A, Distribution of reinforced concrete elements (1960)
ECB

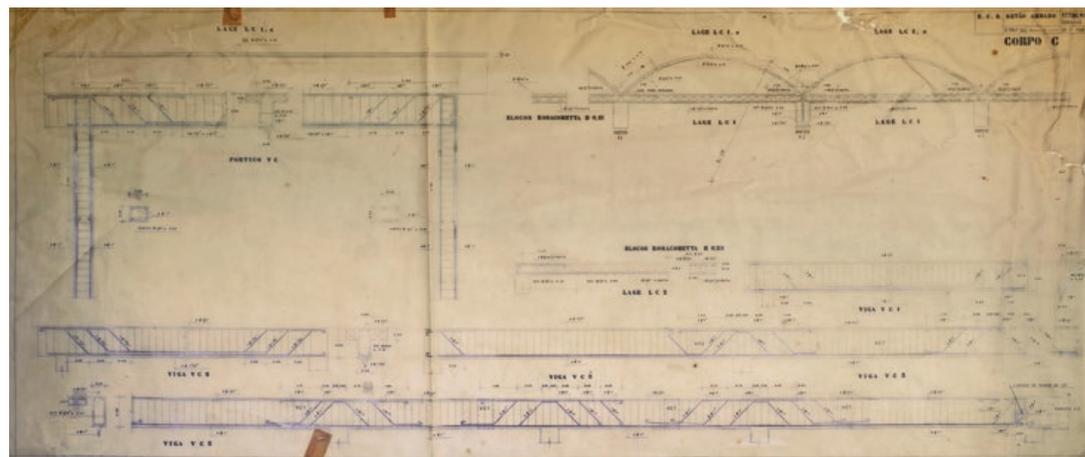


Fig. 253
Marcelo Moreno Ferreira,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957-1966), Projeto de
Betão Armado, *Corpo C*
/ Reinforced Concrete
Project, *Body C* (1960)
ECB

Construction system and materials

In the enclosure and partitioning of the spaces and in the surface coating and equipment used, predominantly industrially produced components were used, many of which were manufactured by the local industry.

The exterior ornaments and interior partitions were made with double or single rows of hollow bricks (the planned use of movable standardized metallic partitions in the compartmentalization of the interior spaces of the administration body was not implemented).

The pavements of the motor circulation routes, parking lot, sidewalks, ramps and platforms were built in plain concrete in natural color, 15 cm thick, laid on a layer of sand. The interior floors were executed with *Cerabati* ceramic mosaic, forming geometric patterns in the public, passage and administration atriums [Fig. 254], and mixed colors in the vertical and horizontal circulation areas of the administration building [Fig. 255]. Hardwood parquet blocks flooring was applied in the bar, restaurant, and work spaces of the administration building.

Glass mosaic (manufactured by Luanda-based company Vidrul, Vidreira Ultramarina, Lda.) [Fig. 256] was used to cover the interior and exterior walls with different designs: forming polychrome decorative murals in the exterior panels of the public atrium and the access portico to the port facilities, and in the interior panels of the passage atrium; designing geometric patterns in different colors in the exterior of the elevator tower, in the passage atrium [Fig. 257], in the access gallery to the restaurant [Fig. 258], in the walls surrounding the main stairs [Fig. 259], in the southeast top of the gallery of the 3rd floor of the administration body [Fig. 260] and in the base of the administration body in front of João de Resende Street [Fig. 261]; and also covering vertical surfaces with plain colored mosaics on the main and top façades of the administration building, on the wainscot of the platforms area's command body, on the exterior walls of the restaurant volume, and on some rectangular and round *pilotis* [Fig. 262]. Plastered elements stand out on these glazed surfaces, such as the vault and parabolic arches of the public atrium, the beams, piers, and solar

Sistema construtivo e materiais

Nos elementos de encerramento e compartimentação dos espaços, assim como no revestimento das superfícies e nos equipamentos utilizados, recorreu-se predominantemente a componentes de produção industrial, muitas das quais fabricadas pela indústria local.

Os paramentos exteriores e as divisórias interiores foram realizados com fiadas simples ou duplas de tijolo vazado (a prevista utilização de divisórias amovíveis na compartimentação dos espaços interiores não foi concretizada).

Os pavimentos das vias de circulação automóvel, do parque de estacionamento, dos passeios, rampas e cais, foram construídos em betão simples à cor natural, com 15cm de espessura, assente sobre camada de areia. Os pavimentos interiores foram executados com mosaico cerâmico tipo *Cerabati*, formando padrões geométricos nos átrios do público, de passagem e da administração [Fig. 254], e de cores mescladas nos espaços de circulação vertical e horizontal do edifício da administração [Fig. 255]. Parquet de madeira foi aplicado no bar, restaurante e nos espaços de trabalho do edifício da administração.

O mosaico vitroso, fabricado pela Vidrul, Vidreira Ultramarina, Lda, empresa sediada em Luanda [Fig. 256], foi utilizado, com diferentes desenhos, no revestimento das paredes interiores e exteriores: formando murais decorativos policromados, como nos painéis exteriores do átrio do público e do pátio de acesso às instalações portuárias, e interiores do átrio de passagem; desenhando padrões geométricos com diversas cores, como no exterior da torre dos ascensores, no átrio de passagem [Fig. 257], na galeria de acesso ao restaurante [Fig. 258], nas paredes envolventes das escadas principais [Fig. 259], no topo sudeste da galeria do 3º piso do corpo da administração [Fig. 260] e no embasamento do corpo da administração na frente à Rua João de Resende [Fig. 261]; e ainda revestindo superfícies verticais com mosaicos de cores lisas, como nas fachadas principal e de topo do edifício da administração, no lambrim do corpo de comando do cais, nas paredes exteriores do volume do restaurante e em alguns *pilotis* retangulares e redondos [Fig. 262]. Sobre estas superfícies vidradas destacam-se elementos rebocados, como a abóbada e os arcos parabólicos do átrio do público, as vigas, os nembos e as palas de proteção solar

protection canopies of the administration building's rear façade, the lintels, horizontal slabs, and semi-vaults of the platforms area's command body, the walls of the work spaces of the administration building, and all the ceilings of the interior spaces – except the plywood false ceilings of the administration area on the fourth floor.

Local woods were used to prioritize and qualify some spaces and architectural elements: the vertical surfaces of the tobacconist's kiosk [Fig. 263] and the front of the restaurant's bar counter, with decorative panels made of *arrincoados* (decorative coatings) of exotic wood blocks and copper sheets; the wainscoting of the working spaces of the administration body [Fig. 264] and the walls, doors, cabinets and false ceilings of the administration rooms with solid woods, laminated and plywood panga-panga wood [Fig. 265]; the window lintels of the ground-floor stores, ticket offices [Fig. 266], and elevators with panga-panga planks (the piers between the elevator doors were covered in white marble).

During the launching of the construction tender, changes were made to the constitution of the exterior openings, establishing a hierarchy of spaces according to the quality of the constructive components: the exterior openings of the ground-floor atriums and of the administration body's main façade were thus enclosed with frames composed of iron profiles with enamel paint, the glass plates being supported by anodized aluminum trims (built by company José de Magalhães (Filhos), Lda., with headquarters in Beira and factory in Dondo) [Figs. 273-275]; the spans of the rear façade of the administration building and of the southwest elevation of the platforms area's command body – redesigned by Bernardino Ramalhete at the request of contractor Albino Paixão, with the agreement of Paulo de Melo Sampaio –, were enclosed with solid wood frames painted with enamel paint [Fig. 270]; the openings of the larger elevations of the platforms area's command body were enclosed with frames made of iron profiles and plates, galvanized and painted with enamel paint, and shutters with glass blades; the gates and the railings that separate the station's platforms from the outside were also made with iron profiles, galvanized and painted with enamel paint; the interior openings of the restaurant,

da fachada posterior do corpo da administração, as vergas, lajes horizontais e abobadilhas do corpo de comando do cais, as paredes dos espaços de trabalho do edifício da administração e todos os tetos dos espaços interiores – com exceção dos tetos falsos em contraplacado da zona da administração no piso 4.

As madeiras locais foram utilizadas para hierarquizar e qualificar alguns espaços e elementos arquitetónicos: as superfícies verticais do quiosque da tabacaria [Fig. 263] e a frente do balcão do bar do restaurante, com painéis decorativos constituídos por *arrincoados* (revestimentos decorativos) de blocos de madeira exótica e folhas de cobre; os lambrins dos espaços de trabalho do corpo da administração [Fig. 264] e as paredes, portas, armários e tetos falsos das salas da administração com madeiras maciças, lamelados e contraplacados de panga-panga [Fig. 265]; as padieiras das montras das lojas do rés-do-chão, das bilheteiras [Fig. 266] e dos ascensores, com travessas de panga-panga (os nembos entre as portas dos elevadores foram revestidos a mármore branco).

Durante o lançamento do concurso de construção, foram introduzidas alterações à constituição dos vãos exteriores, estabelecendo-se uma hierarquia dos espaços em função da qualidade dos componentes construtivos: os vãos exteriores dos átrios do piso térreo e da fachada principal do corpo da administração foram assim encerrados com caixilharias compostas por perfis de ferro com pintura de esmalte, sendo as chapas de vidro suportadas por guarnições de alumínio anodizado (construídas pela empresa José de Magalhães, (Filhos), Lda., com sede na Beira e fábrica no Dondo) [Figs. 267-269]; os vãos da fachada posterior do corpo da administração e do alçado sudoeste do corpo de comando do cais – redesenhados por Bernardino Ramalhete a pedido do empreiteiro Albino Paixão, com a concordância de Paulo de Melo Sampaio –, foram encerrados com caixilhos de madeira maciça pintada a tinta de esmalte [Fig. 270]; os vãos dos alçados maiores do corpo de comando do cais foram encerrados com caixilhos constituídos por perfis e chapa de ferro, zincado e pintado a esmalte, e por persianas com lâminas de vidro; os portões e as grades que separam a gare da estação do exterior foram igualmente executados com perfis de ferro, zincados e pintados a tinta de esmalte; os vãos interiores do restaurante, sala de espera de primeira

first-class waiting room, stores and agencies, ticket offices, doors connecting to the administration atrium and some doors finishing the corridors of the administration body were enclosed with frames made with enamel-painted iron profiles, trimmed with anodized aluminum profiles and glass [Figs. 271-272]; and the interior openings, arranged along the galleries and work spaces of the administration body, were enclosed with painted wooden and glass frames [Fig. 273].

classe, lojas e agências, bilheteiras, portas de ligação ao átrio da administração e algumas portas de remate dos corredores do corpo da administração, foram encerrados com caixilhos executados com perfis de ferro pintado a esmalte, guarnecidos com perfis de alumínio anodizado e vidro [Figs. 271-272]; e os vãos interiores, dispostos ao longo das galerias e espaços de trabalho do corpo da administração, foram encerrados com caixilhos de madeira pintada e vidro [Fig. 273].

Fig. 254
Estação Central da Beira,
corpo do átrio, pavimento
junto ao quiosque / Beira
Central Station, atrium
body, pavement next
to the kiosk
EM, 2009



Figs. 255-256
Estação Central da Beira,
corpo da administração,
pavimento da escada
principal / Beira Central
Station, administration
body, coating of
the main staircase
EM, 2019



Fig. 257
Estação Central da Beira, painel decorativo no átrio de passagem / Beira Central Station, decorative panel in the passage atrium
EM, 2009

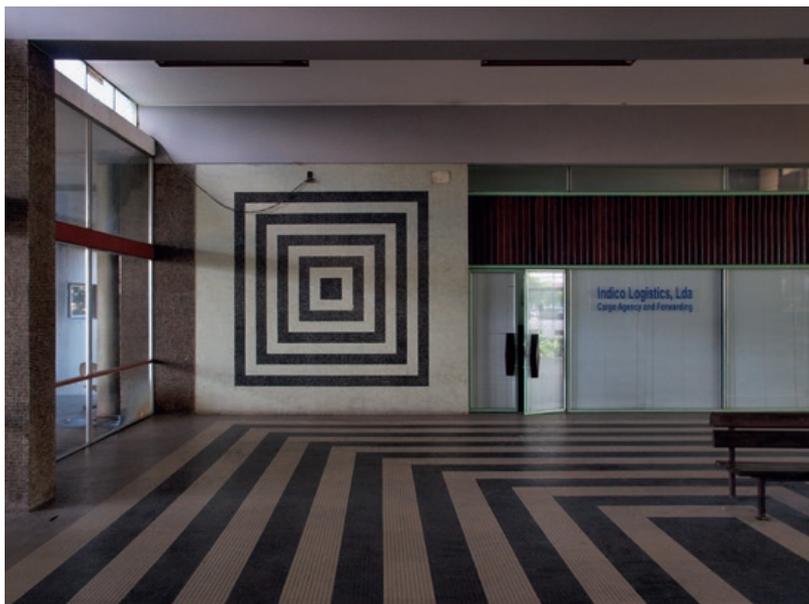


Fig. 258
Estação Central da Beira, átrio do público, painel decorativo junto ao restaurante / Beira Central Station, public atrium, decorative panel next to the restaurant
EM, 2020



Fig. 259
Estação Central da Beira, corpo da administração, escada principal / Beira Central Station, administration body, main staircase
EM, 2019



Fig. 260
Estação Central da Beira, corpo da administração, painel decorativo na galeria do 3º piso / Beira Central Station, administration block, decorative panel on the 3rd floor gallery
EM, 2019



Fig. 261
Estação Central da Beira,
corpo da administração,
painel decorativo na frente
à Rua João de Resende
/ Beira Central Station,
administration block,
decorative panel in front
of João de Resende Street
EM, 2022



Fig. 262
Estação Central da
Beira, frente do átrio de
passagem / Beira Central
Station, front of the
passage atrium
EM, 2009



Fig. 263
Estação Central da Beira,
átrio do público, pormenor
do quiosque / Beira
Central Station, public
atrium, detail of the kiosk
EM, 2009



Fig. 264
Estação Central da Beira,
corpo da administração,
espaço de trabalho do
3º piso / Beira Central
Station, administration
body, 3rd floor work space
EM, 2019



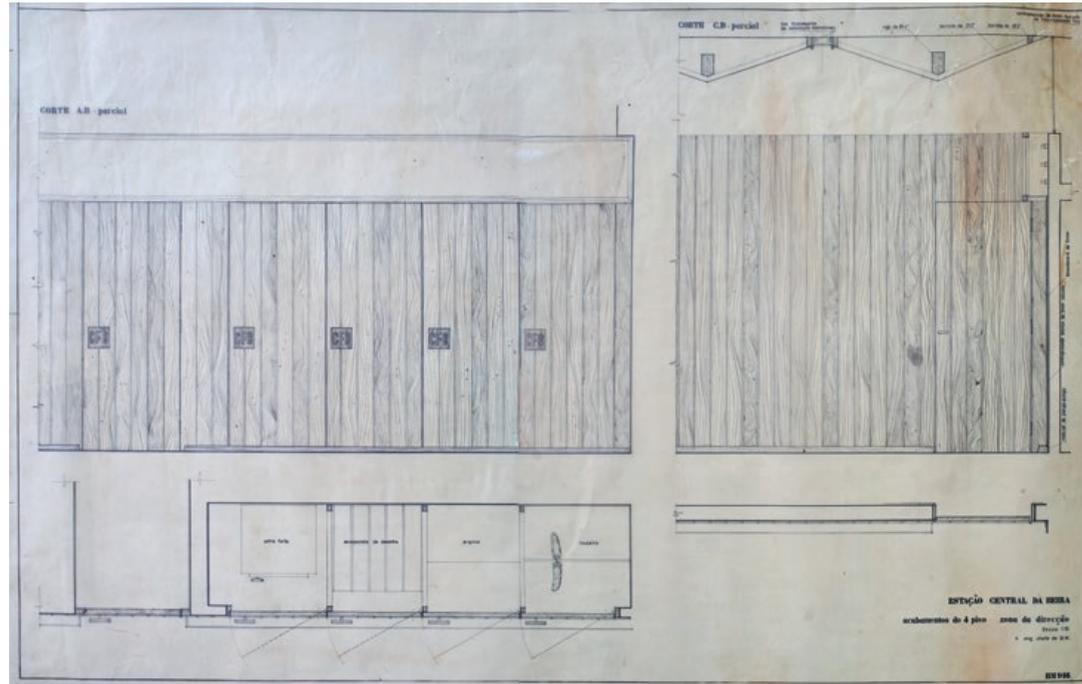


Fig. 265
Brigada de Melhoramentos,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957-1966), *Acabamentos do 4º piso, Zona da direcção / 4th floor finishings, Management area* (s.d./n.d.)
ECB

Fig. 266
Estação Central da Beira,
átrio de passagem,
bilheteiras / Beira Central
Station, passage atrium,
ticket office
EM, 2009

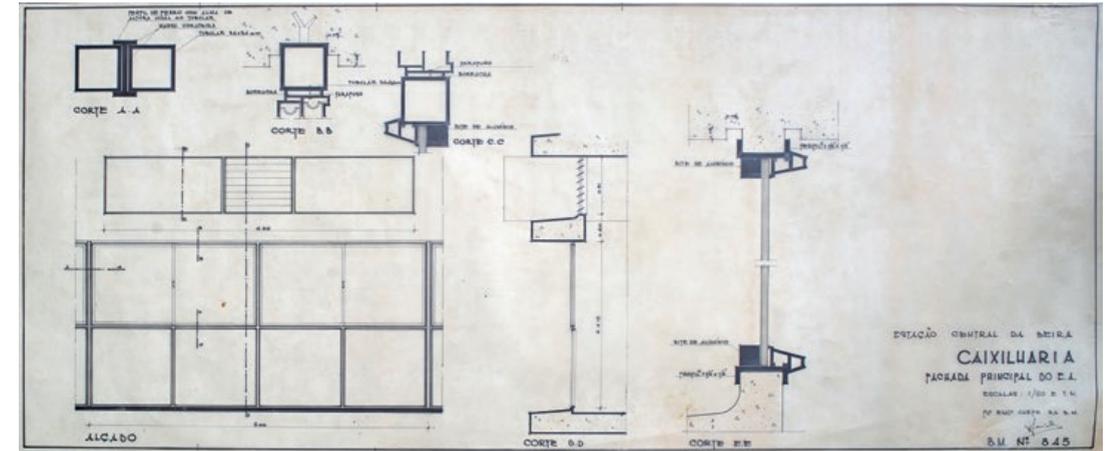


Fig. 267
Brigada de Melhoramentos
/ Improvement Brigade,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957-1966),
Caixilharia, Fachada principal do E. A. / Frames, Main façade of the E. A. (s.d./n.d.)
ECB

Fig. 268
 Estação Central da Beira, átrio do público, caixilharia da entrada principal / Beira Central Station, public atrium, main entrance frames
 EM, 2020



Fig. 269
 Estação Central da Beira, corpo da administração, caixilharia exterior das galerias / Beira Central Station, administration body, galleries windows frames
 EM, 2009

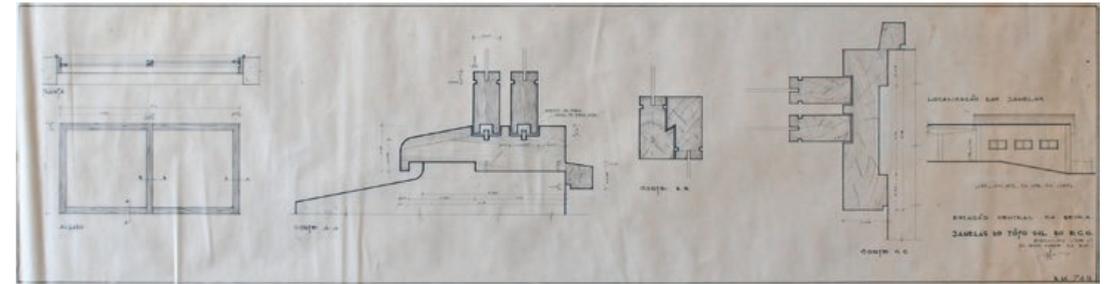


Fig. 270
 Brigada de Melhoramentos / Improvement Brigade, Estação Central da Beira / Beira Central Station (1957-1966), Janelas do topo sul do E. C. C. / Windows of the South top of the E. C. C. (s.d./n.d.)
 ECB

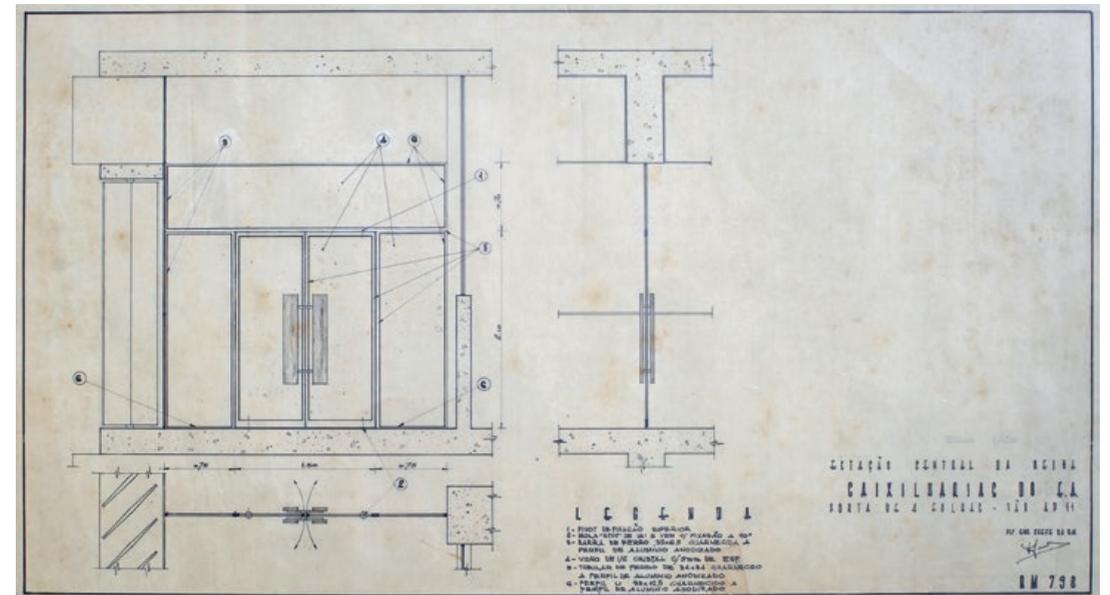


Fig. 271
 Brigada de Melhoramentos / Improvement Brigade, Estação Central da Beira / Beira Central Station (1957-1966), Caixilhariarias do E. A., Porta de 4 folhas / E. A. frames, 4-leaf door (s.d./n.d.)
 ECB

Fig. 272
Estação Central da Beira, corpo da administração, caixilharia interior de separação entre as galerias e a zona de serviço / Beira Central Station, administration body, interior window frames separating the galleries and the service area
EM, 2019



Fig. 273
Estação Central da Beira, corpo da administração, caixilharias interiores separando as galerias e os espaços de trabalho / Beira Central Station, administration body, interior window frames separating the galleries and the work spaces
EM, 2019



Climatic protection

Protection and adaptation to the specific tropical climatic constraints of a building with an implantation conditioned a priori by the existing port and railway facilities and by the design of the urban grids foreseen in the Urbanization Plan for Beira City relied on a rigorous analysis of its orientation to the sun and prevailing winds, as well as on the use of appropriate mechanisms and construction systems.

Therefore, the exterior openings of the administration body's workspaces, with smaller vertical dimensions, were arranged along the northeast elevation, defended from the vertical solar rays by the retreated glazed surfaces in relation to the floor slabs, the piers that enclose the sills of the *fenêtres en longueur*, and the horizontal intercalary shading canopies [Fig. 274]. This protection was further reinforced with the use of adjustable interior Lusaflex blinds produced by Persianas Luso Texas (Beira), Lda. On the other hand, the glazed galleries, which on the southwest front provide access to the work spaces, were protected from the horizontal solar rays from the west by vertical *brise-soleils*; composed of fiber cement panels with adjustable orientation via manually operated mechanisms [Fig. 275], solution also used on the northwest side of the restaurant volume. These *brise-soleils* were manufactured by Lusalite de Moçambique, a company headquartered in Beira and with a factory in Dondo (currently named Mozalite). In addition, the roof slabs of the platforms area's command body were protected via the sunshades formed by the semi-vaults and ventilated via the open space between them [Fig. 276].

The transversal ventilation of the public atrium via the air currents coming from the southeast was executed with the glass louvered skylights strategically cut along the laying of the concrete vault over the ceiling of the commercial spaces (these openings were protected from rain by the extension of the entrance porch slab), as well as by the skylights and fanlights of the exterior walls and interior frames of the commercial spaces, restaurant, pantry and kitchen. In the transition space between the public atrium and the passage atrium, the transversal circulation of air was further reinforced by the louvered skylights with glass blades, by the opening of the ceiling

Proteção climática

A proteção e adequação às específicas condicionantes climáticas tropicais de um edifício com uma implantação condicionada, a priori, pelas instalações portuárias e ferroviárias existentes e pelo desenho da malha urbana previsto no Plano de Urbanização da Cidade da Beira, contou com a rigorosa análise da sua orientação ao sol e aos ventos dominantes, bem como com a utilização de mecanismos e sistemas construtivos apropriados.

Assim, os vãos exteriores dos espaços de trabalho do corpo da administração, de menor dimensão vertical, foram dispostos ao longo do alçado nordeste, defendidos dos raios solares verticais pelo recuo das superfícies envidraçadas em relação às lajes de pisos, aos nembos que encerram os peitoris das *fenêtres en longueur* e às palas horizontais intercalares de sombreamento [Fig. 274]. Esta proteção foi ainda reforçada com a utilização de persianas interiores reguláveis Lusaflex, produzidas pela empresa Persianas Luso Texas (Beira), Lda. Por outro lado, as galerias envidraçadas, que na frente sudoeste dão acesso aos espaços de trabalho, foram protegidas dos raios solares horizontais de poente por *brise-soleil* verticais, compostos por painéis de fibrocimento de orientação regulável através de mecanismos de comando manual [Fig. 275], solução também usada no alçado noroeste do volume do restaurante. Estes *brise-soleil*, foram fabricados pela Lusalite de Moçambique, empresa com sede na Beira e fábrica no Dondo (atual Mozalite). Por outro lado, as lajes dos tetos do corpo de comando do cais foram protegidas pelos guarda-sóis formados pelas abobadilhas e ventiladas pelo espaço aberto entre ambas [Fig. 276].

A ventilação transversal do átrio do público pelas correntes de ar provenientes de sudeste foi realizada através de lanternins com persianas de vidro, estrategicamente rasgados ao longo do assentamento da abóbada de betão sobre o teto dos espaços comerciais (vãos que foram protegidos da chuva pelo prolongamento da laje do alpendre de entrada), assim como pelos lanternins e bandeiras das paredes exteriores e caixilharias interiores dos espaços comerciais, restaurante, copa e cozinha. No espaço de transição entre o átrio do público e o átrio de passagem, a circulação transversal do ar foi ainda reforçada pelos lanternins com persianas com lâminas de vidro, pela abertura do teto sobre

over the patio/water mirror, and by the grid of hollow concrete blocks placed near the exit to João de Resende Street [Fig. 277]. This same solution of transversal ventilation of the interior spaces via louvered openings with glass blades placed near the ceilings of the exterior walls and internal partitions was also used in the various floors of the administration body [Fig. 278], and along the entire length of the platforms area's command body.

Although not foreseen in the original project, 120 Philco air conditioners were also installed on the northeast façade of the administration body for the offices, in addition to a Crane industrial refrigeration system for the restaurant.

o pátio/espelho de água e pela grelha de blocos vazados de betão colocada junto à saída para a Rua João de Resende [Fig. 277]. A mesma solução de ventilação transversal dos espaços interiores através de vãos com persianas com lâminas de vidro colocados junto aos tetos das paredes exteriores e das divisórias internas foi também utilizada nos vários pisos do corpo da administração [Fig. 278] e ao longo de toda a extensão do corpo de comando do cais.

Embora não estando previstos no projeto original, foram ainda instalados 120 aparelhos de ar condicionado Philco na fachada nordeste do corpo da administração, destinados aos escritórios, para além de um sistema de refrigeração industrial Crane, para serviço do restaurante.

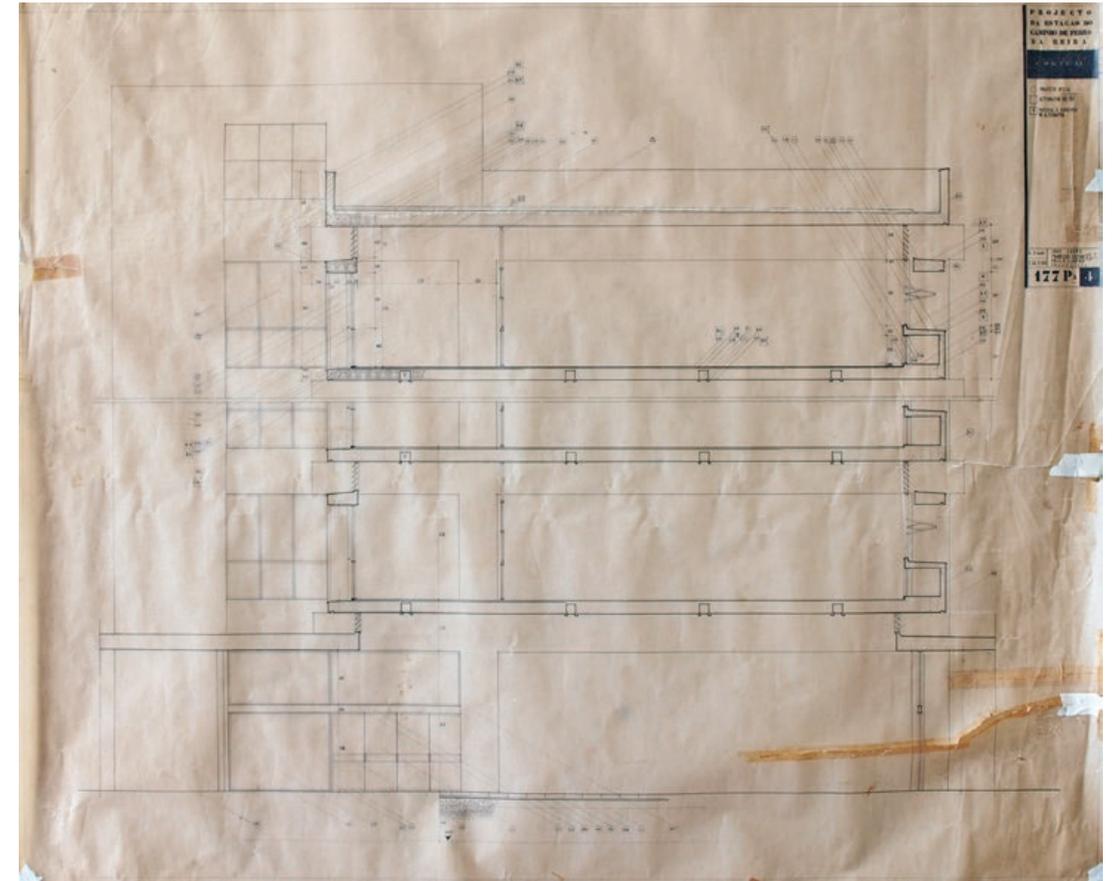


Fig. 274
João Garizo do Carmo,
Francisco José de Castro
e Paulo de Melo Sampaio,
Estação Central da Beira
/ Beira Central Station
(1957-1966),
Projeto, *Corte II* /
Project, *Section II* (1960)
ECB

Fig. 275
Estação Central da Beira,
corpo da administração,
brise-soleil orientável /
Beira Central Station,
administration body,
orientable *brise-soleil*
EM, 2020



Fig. 276
Estação Central da Beira,
corpo de comando do
cais, pormenor da fachada
sudeste / Beira Central
Station, platform area's
command building, detail
of southeast façade
EM, 2019



Fig. 277
Estação Central da Beira,
átrios, grelha de ventilação
na saída para a Rua
João de Resende / Beira
Central Station, atriums,
ventilation grill at the exit
to João de Resende Street
EM, 2009

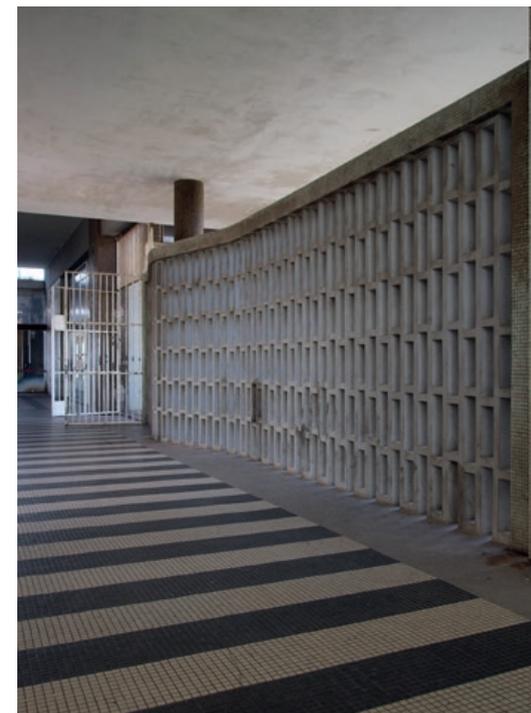


Fig. 278
Estação Central da Beira,
corpo da administração,
persianas de vidro entre
a galeria e os espaços de
trabalho / Beira Central
Station, administration
body, glass louvers
between the gallery
and the work spaces
EM, 2020



Gesamtkunstwerk

In the design of the station building, fixed and movable furniture, decorative coverings, and works of art were integrated from the early stages of the project, giving it the characteristics of a total work of art (*Gesamtkunstwerk*).

To the exhaustive design developed during the project phase by the several authors and during the construction process by Paulo de Melo Sampaio – parking lot, public and passage atriums (restaurant, restrooms, ticket office, first-aid post, tourism and post office, stores, patios, staircases and ramps, etc.), stairs and administration restrooms, platforms and platforms area's command body, exterior and interior openings, skirting boards, wainscoting and false ceilings, etc. –, corresponded equal attention in the detailing of the fixed furniture and in the layout, selection, or design of most of the movable furniture. The specific design of lamps, lighting and signaling armatures and posts, door handles, fixed and mobile benches [Figs. 279-280], counters, various cabinets and countertops, flower boxes, ashtrays [Figs. 281-282], litter bins and wastepaper baskets, mirrors, carts for animals, ticket boxes, writing desks, sofas, tables and desks, contributed decisively to ensure the formal and conceptual unity of the complex.

The decorative coatings of vertical and horizontal surfaces, with geometric patterns in glass mosaic (exterior coating of the elevator tower, side walls of the main stairs, restaurant floor) or with bas-reliefs in wood *arrincoados* (counters and wall of the tobacconist's shop, bar counter) are clearly attributable to Paulo de Melo Sampaio. On the other hand, the authorship of some relevant decorative elements remains uncertain: the design of the floor of the public atrium and the vertical panels on the southeast side of the passage atrium, the restaurant gallery and the southeast top of the gallery of the 3rd floor of the administration building.

In the initial views of the building, as well as in the photographs of the scale model, there is a decorative mural covering the base of the public atrium. This mural, called *Triage* [Figs. 283-286], was designed by ceramist Jorge Garizo do Carmo. Two other figurative murals in glass mosaic,

Gesamtkunstwerk

No desenho do edifício da estação integraram-se, desde as fases iniciais do projeto, peças de mobiliário fixo e móvel, revestimentos decorativos e obras de arte, conferindo-lhe as características de uma obra de arte total (*Gesamtkunstwerk*).

Ao exaustivo desenho, do parque de estacionamento, dos átrios do público e de passagem (restaurante, sanitários, bilheteiras, posto de socorros, turismo e correios, lojas, pátios, escadas e rampas, etc.), das escadas e sanitários da administração, das plataformas e corpo de comando do cais, dos vãos exteriores e interiores, rodapés, lambrins e tetos falsos, desenvolvido durante a fase de projeto pelos diversos autores e ao longo do processo de construção por Paulo de Melo Sampaio, correspondeu igual cuidado na pormenorização do mobiliário fixo e do layout, seleção ou design de grande parte do mobiliário móvel. O específico desenho de candeeiros, armaduras e postes de iluminação e sinalização, puxadores, bancos fixos [Figs. 279-280] e móveis, balcões, armários e bancadas diversos, floreiras, cinzeiros [Figs. 281-282], papeleiras e baldes do lixo, espelhos, carrinhos para animais, caixa de bilhetes, escrivaninhas, sofás, mesas e secretárias, contribuiu decisivamente para garantir a unidade formal e concetualdo complexo.

Os revestimentos decorativos de superfícies verticais e horizontais, com padrões geométricos em mosaico vitroso (revestimento exterior da torre do elevador, paredes laterais das escadas principais, pavimento do restaurante), ou com baixos-relevos em *arrincoados* de madeira (balcões e parede da tabacaria, balcão do bar), são comprovadamente atribuíveis a Paulo de Melo Sampaio. Por outro lado, permanece por desvendar a autoria de alguns elementos decorativos relevantes: o desenho do pavimento do átrio do público e os painéis verticais do lado sudeste do átrio de passagem, da galeria do restaurante e do topo sudeste da galeria do 3.º piso do edifício da administração.

Nas perspetivas iniciais do edifício, assim como nas fotografias da maquete, está representado um painel decorativo revestindo o embasamento do átrio do público. A conceção deste painel, de nome *Triage* [Figs. 283-286], ficou a cargo do ceramista Jorge Garizo

designed by architect J. Peneda, were placed in the access portico to the port facilities [Fig. 287] and in the passage atrium near the ticket offices [Fig. 288]. On the ground floor of the building there are several sculptural sets: a sculpture entitled *Espelho* (*Mirror*), by Maria Alice Mealha – the winning proposal of the public scale models competition opened on June 11, 1965 – was designed to be set in the patio/water mirror between the public and the passage atriums, strongly illuminated by the opening in the ceiling [Fig. 289]; a second sculpture, probably by architect J. Peneda and his wife, was placed on the ground floor of the administration atrium, in the center of the main stairs shaft (although this does not seem to be its original location, given the temporary nature of the supports on which its base rests); and a third sculpture, probably also by J. Peneda and his wife (dubbed “Sculpture B” in a drawing made during the construction work), was also planned for the south corner of the meeting room on the fourth floor of the administration area.

do Carmo. Dois outros murais figurativos em mosaico de vidro, desenhados pelo arquiteto J. Peneda, foram colocados no pórtico de acesso às instalações portuárias [Fig. 287] e no átrio de passagem junto das bilheteiras [Fig. 288]. No rés-do-chão do edifício encontram-se vários conjuntos escultóricos: uma escultura intitulada *Espelho*, da autoria de Maria Alice Mealha, proposta vencedora do concurso público de maquetas aberto em 11 de junho de 1965, foi concebida para ser implantada no pátio/espelho de água, entre os átrios do público e de passagem, fortemente iluminada pela abertura no teto [Fig. 289]; uma segunda escultura, provavelmente da autoria do arquiteto J. Peneda e esposa, foi colocada no piso térreo do átrio da administração, ao centro da bomba da escadaria principal (embora, pelo carácter provisório dos suportes onde pousa a sua base, esta não pareça ser a sua localização original); e ainda uma terceira escultura, também da provável autoria de J. Peneda e esposa (designada escultura B em desenho realizado durante a construção do edifício), estaria prevista para o canto sul da sala de reuniões do piso 4 da zona da administração.

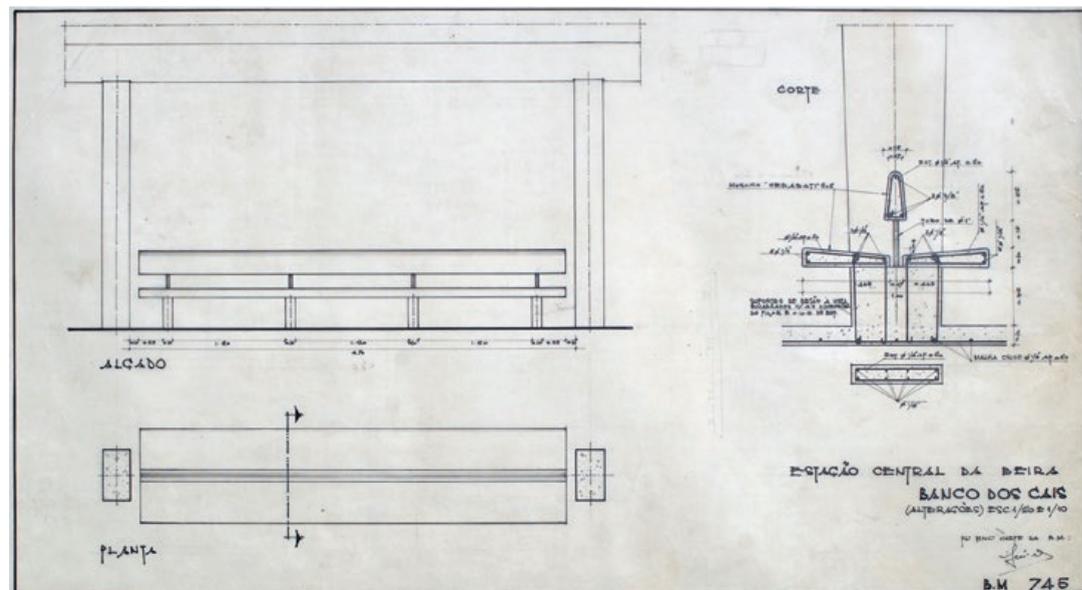


Fig. 279
Brigada de Melhoramentos / Improvement Brigade, Estação Central da Beira / Beira Central Station (1957-1966), Banco dos cais / Platform bench (s.d./n.d.)
ECB



Fig. 280
Estação Central da Beira, zona do cais, banco / Beira Central Station, platform's area, bench
EM, 2019

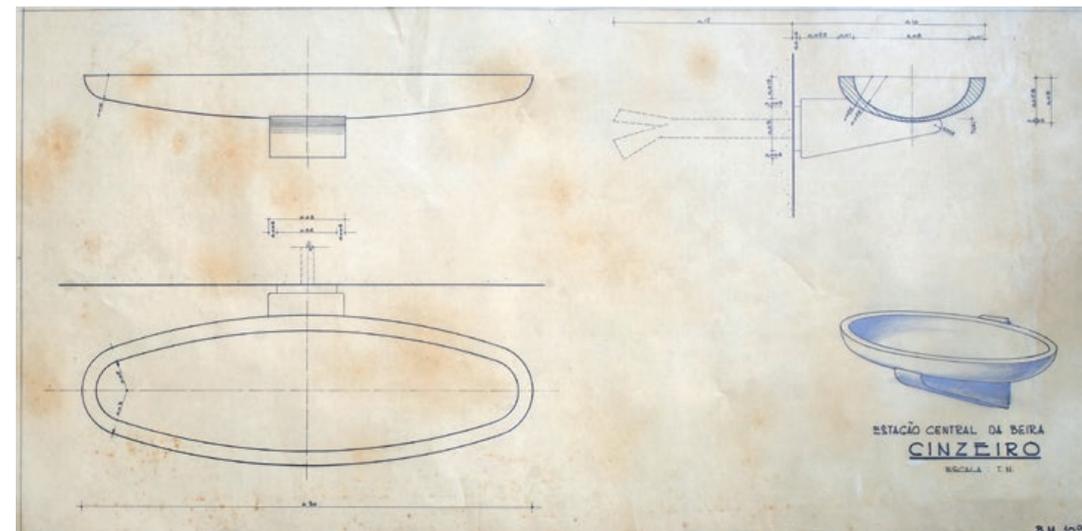


Fig. 281
Brigada de Melhoramentos / Improvement Brigade, Estação Central da Beira / Beira Central Station (1957-1966), Cinzeiro / Ashtray (s.d./n.d.)
ECB



Fig. 282
Estação Central da Beira, cinzeiro / Beira Central Station, Ashtray
EM, 2019

Fig. 283
Estação Central da Beira,
painel por Jorge Garizo
do Carmo / Beira Central
Station, panel by Jorge
Garizo do Carmo
EM, 2019



Fig. 284
Estação Central da Beira,
painel por Jorge Garizo
do Carmo / Beira Central
Station, panel by Jorge
Garizo do Carmo
EM, 2020



Fig. 285
Estação Central da Beira,
painel por Jorge Garizo
do Carmo / Beira Central
Station, panel by Jorge
Garizo do Carmo
EM, 2019



Fig. 286
Estação Central da Beira,
painel por Jorge Garizo
do Carmo / Beira Central
Station, panel by Jorge
Garizo do Carmo
EM, 2019

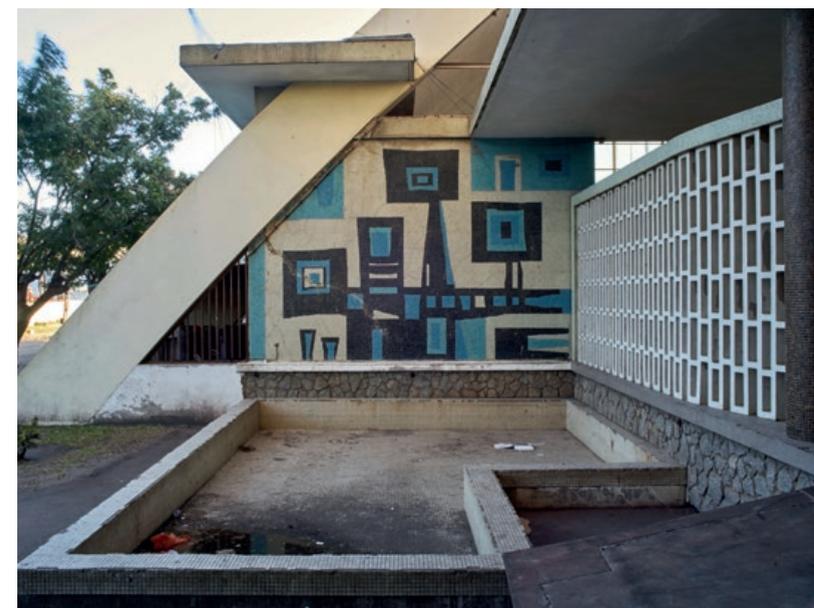


Fig. 287
Estação Central da Beira,
painel por J. Peneda /
Beira Central Station,
panel by J. Peneda
EM, 2018



Fig. 288
Estação Central da Beira,
painel por J. Peneda /
Beira Central Station,
panel by J. Peneda
EM, 2009

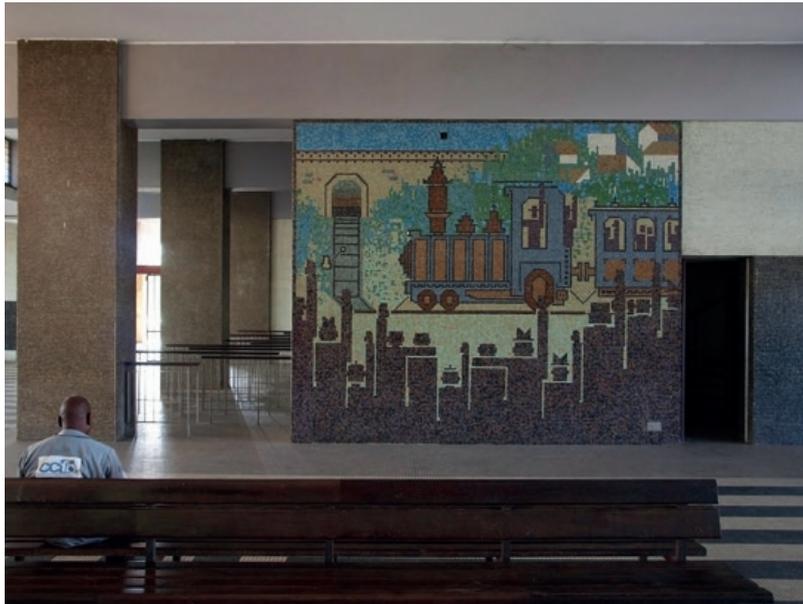


Fig. 289
Estação Central da Beira,
escultura por Maria Alice
Mealha / Central Station
of Beira, sculpture by
Maria Alice Mealha
EM, 2019



Style characterization

The triple authorship of the Beira Central Station contributed to inform the complex with the distinct personal references of its authors, all of them architects actively engaged in using the architectural lexicon and principles of the international Modern Movement.

The form of the parabolic arch suspending smaller planes or volumes via steel beams had already been used by Paulo de Melo Sampaio to mark the entrance to the group of pavilions of Transport, Development Works and Post Office at the Mozambique's Economic Activities Exhibition in Lourenço Marques [Fig. 290]. The theme of a concrete membrane forming a vaulted nave, suspended or supported by a sequence of parabolic arches, had already been explored by Francisco José de Castro in his end-of-course project for a Nautical Club at Cruz Quebrada, in Lisbon [Figs.291-292], and by João Garizo do Carmo in his project for the Maria Lourenço Amaral House, Beira. The lintel arched vaults of the platforms area's command building had already been used by João Garizo do Carmo in his project for a hostel at Macúti [Fig. 293], in the Carlos Silva Houses, in the semi-detached houses he built for himself, in the João Afonso dos Santos House, all in Beira, and also in the Administrative Offices in Quelimane, in the Episcopal palaces of Quelimane and Porto Amélia. This design for a double roof was and also used by Francisco José de Castro in Nova Maceira Club Headquarters, Dondo [Fig. 293], and in his project for the BNU's Tete branch.

As heir to this architectural genealogy, the Beira Central Station complex thus presents a vast repertoire of principles and forms that are characteristic of the architecture of the Modern Movement of post-WWII era, coherently unified by the central role played by Paulo de Melo Sampaio, from the initial tender to the completion of the work: scientific design methodologies, sets of isolated volumes, correspondence between *form and function*, asymmetric composition, open ground floors, *pilotis*, *plan libre*, *fenêtres en longuer*, *brise-soleil*, sculptural plasticity, industrial construction systems, standardized materials, parabolic and Catalan vaults, butterfly roofing, ventilation grids, ceramic murals, etc.

Caraterização estilística

A tripla autoria da Estação Central da Beira contribuiu para informar o complexo com as distintas referências pessoais dos seus autores, arquitetos ativamente empenhado na utilização do léxico e dos princípios arquitetónicos do Movimento Moderno internacional.

A forma do arco parabólico suspendendo planos ou volumes menores por tirantes de aço já tinha sido usada por Paulo de Melo Sampaio para assinalar a entrada no grupo de pavilhões dos Transportes, Obras de Fomento e Correios na Exposição das Atividades Económicas de Moçambique, em Lourenço Marques [Fig. 290]. O tema da membrana de betão formando uma nave abobadada, suspensa ou apoiada numa sequência de arcos parabólicos, fora já explorada por Francisco José de Castro, no seu projeto de fim de curso para um Clube Náutico na Cruz Quebrada, em Lisboa [Figs.291-292], e por João Garizo do Carmo, no projeto da casa Maria Lourenço Amaral, Beira. As abóbadas em arco de escarção do corpo de comando do cais tinham já sido utilizadas por João Garizo do Carmo, no projeto para uma pousada no Macúti [Fig. 293], nas casas Carlos Silva, nas casas geminadas que construiu para si próprio, na casa João Afonso dos Santos, todos na Beira, e também no Palácio das Repartições de Quelimane e nos paços episcopais de Quelimane e Porto Amélia. Este tema de uma dupla cobertura foi também usado por Francisco José de Castro na Sede do Clube de Nova Maceira, no Dondo [Fig. 294], e no projeto para a dependência de Tete do BNU.

O complexo da Estação Central da Beira, herdeiro desta genealogia arquitetónica, apresenta assim um vasto repertório de princípios e formas característicos da arquitetura do Movimento Moderno do segundo pós-guerra, coerentemente unificados pelo papel central que Paulo de Melo Sampaio desempenhou, desde o concurso inicial até à conclusão da obra: metodologias científicas de desenho, jogos de volumes isolados, correspondência entre *forma e função*, composição assimétrica, libertação dos volumes do solo, *pilotis*, *plan libre*, *fenêtres en longuer*, *brise-soleil*, plasticidade escultórica, sistemas construtivos industriais, materiais estandardizados, abóbadas parabólicas e catalãs, coberturas em borboleta, grelhagens de ventilação, murais cerâmicos, etc.



Fig. 290
Paulo de Melo Sampaio,
Pavilhões dos Transportes,
Obras de Fomento e
Correios na Exposição das
Atividades Económicas de
Moçambique / Pavilions
of Transport, Development
Works and Post Office at
the Mozambique Economic
Activities Exhibition,
Lourenço Marques
(1955-1956)
Ana Magalhães,
Migrações do moderno, 2015,
p. 268



Fig. 291
Francisco José de Castro,
Projeto para um Clube
Náutico na Cruz Quebrada,
Lisboa / Project for a
Nautical Club in Cruz
Quebrada, (1950)

FC



Fig. 292
Francisco José de Castro,
Projeto para um Clube
Náutico na Cruz Quebrada,
Lisboa / Project for a
Nautical Club in Cruz
Quebrada, Lisbon (1950)

FC



Fig. 293
João Garizo do Carmo,
Projeto para uma pousada no Macúti /
Project for an inn in Macúti, Beira (1957)

Notícias,
6 de novembro de 1957, p. 5



Fig. 294
Francisco José de Castro,
Sede do Clube de Nova Maceira /
Nova Maceira Club Headquarters, Dondo
(1957-c. 1958)

FC

7.

Estado atual

Current Status

Despite its longevity, intensity of use, and destruction caused by recent natural catastrophes, the Beira Central Station complex, a key work of Modern Movement architecture in Mozambique and of Portuguese engineering in the twentieth century, is in a decent state of conservation. With the exception of destroying the façade of the first two stores in the public atrium [Fig. 295], altering the space in the restaurant and the administration entrance [Fig. 296], closing the glass fronts of some administration workspaces [Fig. 297], widening of the main elevator doors in the upper floor [Fig. 298] and placing series of air conditioning units on the *Triage* panel and along the galleries [Fig. 299] and the northeast façade [Fig. 300] of the administration body, no architectural interventions were carried out that could have substantially altered its original appearance.

The complex still serves its original functions, despite the low frequency of passenger and freight trains departing from the railway station. The length of the platform 1, closest to João de Resende Street, was extended by approximately 110 m still during the colonial period, probably to support the pre-existing lines between this platform and the urban boundary [Fig. 301]. These modifications are not in the original project, which also proposed the never realized creation of an underground connection for passengers between the three platforms.

Iconic building in the context of the city of Beira, and also of Mozambique, its representation is present on the face of the 500 metical coins, on the banner of the city of Beira and its football club. On the other hand, in the administration offices and under the great parable of the public atrium, relevant events of a social, cultural and political nature at local and national level continue to take place.

7. ESTADO ATUAL

O complexo da Estação central da Beira, obra maior da arquitetura do Movimento Moderno em Moçambique e da engenharia portuguesa do século XX, permanece num estado razoável de conservação, apesar da sua longevidade, intensidade de uso e destruição provocada pelas recentes catástrofes naturais. Com exceção da destruição da fachada das duas primeiras lojas do átrio do público [Fig. 295], da alteração do espaço do restaurante e da entrada da administração [Fig. 296], do encerramento das frentes envidraçadas de alguns espaços de trabalho do corpo da administração [Fig. 297], do alargamento das portas dos ascensores principais no último piso [Fig. 298] e da colocação de aparelhos de ar condicionado sobre o painel *Triagem* e ao longo das galerias [Fig. 299] e da fachada nordeste do corpo da administração [Fig. 300], não foram realizadas intervenções arquitetónicas que possam ter alterado substancialmente a sua fisionomia original.

O complexo continua a desempenhar as suas funções originais, apesar da baixa frequência de comboios de passageiros e de carga da estação ferroviária. O comprimento do cais 1, contíguo à Rua João de Resende, foi ampliado cerca de 110 m ainda durante o período colonial, provavelmente para apoiar as linhas preexistentes entre este cais e o limite urbano [Fig. 301]. Estas modificações não constam do projeto original, que propunha ainda a criação de uma ligação subterrânea para passageiros entre os três cais, nunca concretizada.

Edifício icónico no contexto da cidade da Beira, e também de Moçambique, a sua representação está presente na face das moedas de 500 metical, no estandarte da cidade da Beira e do seu clube de futebol. Por outro lado, nos gabinetes da administração e sob a grande parábola do átrio do público, continuam a decorrer relevantes eventos de natureza social, cultural e política de âmbito local e nacional.

7. CURRENT STATE

Fig. 295
Estação Central da Beira, átrio do público, fachada das lojas do após remodelação das duas do lado direito / Beira Central Station, public atrium, façade of the shops of the after remodeling of the two on the right side
EM, 2019



Fig. 296
Estação Central da Beira, corpo da administração, entrada principal mostrando substituição da caixilharia e do revestimento dos degraus e das floreiras / Beira Central Station, administration body, main entrance showing replaced glazing and cladding of the steps and flower boxes
EM, 2022



7. ESTADO ATUAL

Fig. 297
Estação Central da Beira, corpo da administração, encerramento das frentes envidraçadas de espaços de trabalho / Beira Central Station, administration body, closing of the glass fronts to the galleries
EM, 2019



Fig. 298
Estação Central da Beira, corpo da administração, alargamento das portas dos ascensores principais no último piso / Beira Central Station, administration body, widening of the elevator doors in the upper floor
EM, 2019



7. CURRENT STATE

Fig. 299
Estação Central da Beira,
corpo da administração,
aparelhos de ar
condicionado nas galerias
/ Beira Central Station,
administration body,
air conditioning units
in the galleries
EM, 2019



Fig. 300
Estação Central da Beira,
zona do cais e corpo da
administração, aparelhos
de ar condicionado
na fachada nordeste /
Beira Central Station,
administration body,
air conditioning units
in the northeast façade
EM, 2019



7. ESTADO ATUAL



Fig. 301
Estação Central da Beira,
zona do cais, alpendre
e ampliação do cais /
Beira Central Station,
platform's area, porch
and extension of platform
EM, 2019

**Bibliografia
geral
/ General
bibliography**

- AAP, *Percursos de Carreira*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1994.
- AAVV, *II Exposição de Artes Plásticas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1961.
- AAVV, *Arquitectura. Pintura. Escultura. Desenho: Património da Escola Superior de Belas Artes do Porto e da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto*. Porto: Universidade do Porto, 1987.
- ALANÍS, E., *Félix Candela, 1910-1997: O Domínio dos Limites*. Köln: Taschen, 2010.
- AMARAL, F., “Uma Iniciativa Necessária”. *Arquitectura*. Lisboa. 14 (Abr. 1947) 12-13.
- AMARAL, F., “Maleitas da Arquitectura Nacional: A Formação do Arquitecto”. *Arquitectura*. Lisboa. 17 / 18 (Jul. / Ago. 1947) 18-20.
- AMARAL, F., “Maleitas da Arquitectura Nacional: O Arquitecto e o Atelier”. *Arquitectura*. Lisboa. 19 (Jan. 1948) 17-18.
- AMARAL, F., “Maleitas da Arquitectura Nacional: O Cliente, as Leis e os Regulamentos”. *Arquitectura*. Lisboa. 20 (Fev. 1948) 17-18.
- AMARAL, F., “Maleitas da Arquitectura Nacional: Os Materiais de Construção”. *Arquitectura*. Lisboa. 21 (Mar. 1948) 17-18.
- AMARAL, F., “Maleitas da Arquitectura Nacional: O Problema da Mão-de-Obra”. *Arquitectura*. Lisboa. 22 (Abr. 1948) 11-12.
- AMARAL, F. (et al.), *Keil Amaral: arquitecto, 1910-1975*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1992.
- ANTUNES, J., *O Império com Pés de Barro. Colonização e Descolonização: as Ideologias em Portugal*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1980.
- AZEVEDO, P., *Photographos Pioneiros de Moçambique*. Lisboa: Glaciar, 2020
- BARBOSA, C., *ODAM. Organização dos arquitectos modernos. Porto 1947-1952*. Porto: Edições ASA, 1972.
- BECKER, A.; TOSTÕES, A.; WANG, W. (orgs.), *Arquitectura do Século XX: Portugal*. Frankfurt: Deutsches Architektur-Museum (etc.), 1998.
- BENTO, P., *José Porto (1885-1965): desvendando o arquitecto de Vilar de Mouros*. Vilar de Mouros: Junta de Freguesia (etc.), 2005.
- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, *Cassiano Branco, uma obra para o futuro*. Porto: ASA, 1991.
- CALDAS, J., *Pardal Monteiro Arquitecto*. Lisboa: AAP, 1997.
- CASTELO, C., *O modo português de estar no mundo: O luso-tropicalismo e a ideologia colonial portuguesa (1953-1961)*. Porto: Edições Afrontamento, 1998.
- CASTELO, C., *Passagens para África: O Povoamento de Angola e Moçambique com Naturais da Metrópole (1920-1974)*. Porto: Edições Afrontamento, 2007.
- COSTA, X.; LANDROVE, S. (dir.), *Arquitectura do Movimento Moderno. Registo DOCCOMOMO Ibérico. 1925-1965*. Barcelona: AAP (etc.), 1996.
- CUNHA, L., *Arquitectura Religiosa Moderna*. Porto: Imprensa Portuguesa, 1957.
- CURTIS, W., *Modern Architecture Since 1900*. Third edition. London; New York: Phaidon Press Limited, 1996.
- ESTEVES, J.; TAVARES, J. (coords.), *100 obras da engenharia portuguesa no mundo no século XX*. Lisboa: Ordem dos Engenheiros, 2005.
- FERNANDES, E., *A escolha do Porto*. Guimarães: Faculdade de Arquitectura – Universidade do Minho 2011. Tese de doutoramento.
- FERNANDES, F.; CANNATÀ, M., *Guia da Arquitectura Moderna: Porto 1925-2002*. Porto: ASA, 2002.
- FERNANDES, J., *Arquitectura modernista em Portugal*. Lisboa: Gradiva, 1993.
- FERNANDES, J., “Arquitectura Religiosa”. In CRUZ, M.; CORREIRA, N. (coords.) – *A Igreja e a Cultura Contemporânea em Portugal: 1950-2000*. Lisboa: Universidade Católica, 2001. p. 13-51.
- FERNANDES, J., *Arquitectos do Século XX: da tradição à modernidade*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2006.
- FERNANDEZ, S., *Percurso. Arquitectura Portuguesa 1950/1974*. 2.ª Edição. Porto: FAUP publicações, 1988.
- FISHMAN, R., *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*. Cambridge, Massachusetts; London, England: The MIT Press, 1977.
- FORD, E., *The Details of Modern Architecture*. Cambridge, Massachusetts; London, England: The MIT Press, 1990.
- FORD, E., *The Details of Modern Architecture: 1928 to 1988*. Cambridge, Massachusetts; London, England: The MIT Press, 1996.

BIBLIOGRAPHY

- FORJAZ, J., *Arquitectura: a essência do projecto*. Guimarães: EAUM, 2011.
- FRAMPTON, K., *Modern architecture: A critical history*. Third edition. London: Thames and Hudson, 1992.
- FRANÇA, J., *A Arte em Portugal no Século XX (1911-1961)*. 3ª edição. Lisboa: Bertrand Editora, 1991.
- FRY, E.; DREW, J., *Tropical Architecture in the dry and humid zones*. 2ª ed. New York: Robert E. Krieger Publishing Co., 1974.
- FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN, *Luís Cristino da Silva (Arquiteto)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1998.
- GOODWIN, P.; SMITH, G., *Brazil Builds: Architecture New and Old 1652-1942*. Second Edition Revised. New York: The Museum of Modern Art, 1943.
- GRANDE, N., *Les universalistes: 50 ans d'architecture portugaise*. Paris; Marseille: Fondation Calouste Gulbenkian; Cité de l'architecture et du patrimoine; Éditions Parenthèses, 2016.
- HEATHCOTE, E.; SPENS, I., *Church builders*. Chichester: Academy Editions, 1997.
- IKONNIKOV, A., *L'architecture russe de la période soviétique*. Liège: Pierre Mardaga Editeur, 1990.
- JANER, A.; FOLEY, M., *Modern Church Architecture. A guide to the form and spirit of 20th century religious buildings*. New York; Toronto; London: McGraw-Hill Book Company, 1962.
- LE CORBUSIER, *Vers une architecture*. Paris: Flammarion, 1995 (1923).
- LE CORBUSIER, *Le Corbusier et Pierre Jeanneret: Oeuvre complète*. Zurich: Les Éditions d'Architecture, 1995 (1929).
- MENDES, M., *Arménio Losa. Cassiano Barbosa, arquitectos. "nosso escritório", 1945-1957*. Porto: FAUP; Ordem dos Arquitectos, 2008.
- MENDES, M.; RAMALHO, P., *Uma Homagem a Arménio Losa*. Matosinhos: Câmara Municipal de Matosinhos (etc.), 1995.
- MINDLIN, H., *Arquitectura Moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 1999 (1956).
- MIRANDA, E., *Arquitectura e Liturgia em Portugal (1926-1974)*. Guimarães: (s.n.), 2005. Provas de Aptidão Pedagógica e Capacidade Científica.
- MUNFORD, E., *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2000.
- PACHECO, A., *Porfírio Pardal Monteiro / 1897-1957. A obra do arquitecto*. Lisboa: FCSH-UNL, 1998. Tese de Mestrado.
- PALLA, V., "Lugar do Artista Plástico". *Arquitectura*. Lisboa. 25 (Jul. 1948) 7, 16.
- PEREIRA, J., "O Movimento de Renovação da Arte Religiosa". *Arte Teoria. Revista do Mestrado de Teorias da Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa*. Lisboa. 1 (2000). 111-131.
- PEREIRA, N., *Escritos (1947-1996, selecção)*. Porto: FAUP publicações, 1996.
- PEREIRA, N., "A arquitectura do Estado Novo de 1926 a 1959". In AAVV – *O Estado Novo: Das origens ao fim da autarcia, 1926-1959*. Lisboa: Editorial Fragmentos, 1987. Volume II, p. 323-357.
- PORTAS, N., "Arquitectura Religiosa Moderna em Portugal". *Arquitectura*. Lisboa. 60 (Out. 1957) 20-23.
- PORTAS, N., "A Responsabilidade de Uma Novíssima Geração no Movimento Moderno em Portugal". *Arquitectura*. Lisboa. 66 (Nov. / Dez. 1959) 13-14.
- PORTAS, N., "A Evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: Uma Interpretação". In ZEVI, Bruno – *História da Arquitectura Moderna*. II Volume. Lisboa: Arcádia Editora, 1978. P. 687-746.
- RAMOS, R. (coord.), *História de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2010.
- ROSAS, F., "O Estado Novo (1926-1974)". In MATTOSO, J. (dir.) – *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994. VII Volume.
- SEGAWA, H., *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: EDUSP – Editora da Universidade de São Paulo, 1998.
- SILVA, J., "Arquitectura e Urbanística em Portugal Continental". *Arquitectura*. Lisboa. 134 (Jul. 1979) 56-63.
- SNA, *Arquitectura Popular em Portugal*. 3ª edição. Lisboa: Sindicato Nacional dos Arquitectos, 1988 (1961).
- TORRENT, H., "On Modern Architecture and Synthesis of the Arts: Dilemmas, Approaches, Vicissitudes". *Docomomo International Journal*. Barcelona. 42 (Summer 2010) 6-13.
- TOSTÕES, A., *Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50*. 2.ª edição. Porto: FAUP publicações, 1997.
- TOSTÕES, A. (ed.), *1º Congresso Nacional de Arquitectura. Edição fac-similada*. Lisboa, Ordem dos Arquitectos, 2008 (1948).
- TOSTÕES, A. (et al.), *Keil do Amaral: o arquitecto e o humanista*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1999.

BIBLIOGRAFIA

Bibliografia específica / Specific bibliography

- AVV, *Exposição da Vida e da Arte Portuguesas*. Lourenço Marques: Agência Geral do Ultramar, 1956.
- AAVV, *Memórias D'África, 1950-1975: Encontros sobre Arquitectura e Urbanismo nas áreas de influência portuguesa*. Lisboa: FAUTL, 2001. Registo videográfico.
- AAVV, *100 Anos HCM – Hospital Central de Maputo 1906-2006: Exposição Alusiva ao 1º Centenário*. Maputo: HCM, 2007. <http://www.misau.gov.mz.pt>.
- AGÊNCIA-GERAL DO ULTRAMAR, *As comunicações e os aproveitamentos hidráulicos da Guiné, Angola e Moçambique*. Lisboa: Agência-Geral do Ultramar, 1961.
- ÁGUIA CINE-TEATRO, *Águia Cine-Teatro: Programa Inaugural*. Quelimane: (s.n.), 1958.
- AGUIAR, J., *L'habitation dans les pays tropicaux*. Lisbonne: Federation Internationale de l'Habitation et de l'Urbanisme, 1952.
- ALBUQUERQUE, A., *Arquitectura moderna em Moçambique: inquérito à produção arquitectónica em Moçambique nos últimos vinte e cinco anos do império colonial português 1949-1974*. Coimbra, (s.n.), 1998. Prova de licenciatura.
- ALEGRE, J.; PORTO, J., *Resposta ao Parecer do Gabinete de Urbanização Colonial acerca do Ante-Projecto de Urbanização da Cidade da Beira*. Porto: (s.n.), 1946 (Barcelos: Tipografia Marinho).
- AMARAL, I., "Beira, Cidade e porto do Índico". *Finisterra. Revista Portuguesa de Geografia*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. IV-7 (1969) 76-93.
- ANTUNES, T. (coord.), "Panorâmica da Arquitectura em Moçambique". *Tempo*. Lourenço Marques. 93 (25 Jun. 1972) 26-32.
- AZENHA, A., *África desaparecida*. Lisboa: Quetzal Editores, 2000.
- BANDEIRINHA, J., "Maputo: Os palcos, as plateias e o desejo da cidade". *Sete Palcos*. 1 (Dez. 1997).
- BELCHIOR, M., "A actualidade social nas províncias portuguesas do Ultramar". *Boletim Geral do Ultramar*. Lisboa. 463-464 (Jan. / Fev. 1964) 99-107.
- BOAVIDA, I., *Urbanografia de Díli no Tempo da Administração Portuguesa*. Coimbra: [s.n.], 2011. Dissertação de mestrado.
- BOLÉO, O., *Moçambique: Petite Monographie*. 2ème édition. Lisbonne: Agência-Geral do Ultramar, 1967.
- BONITO, J.; MIRANDA, E., "Biografias". In TOSTÕES, A. (ed.) – *Arquitetura Moderna em África: Angola e Moçambique*. Lisboa: ICIST, Técnico, 2013. P. 436-449.
- BRAMÃO, M., *Livro de Ouro do Mundo Português: Moçambique*. Lourenço Marques: (s.n.), 1970.
- BRUSCHI, S.; SONDEIA, B. (coords.), *Inhambane. Elementos de história urbana*. Maputo: Edições FAPF, 2003.
- BRUSCHI, S.; CARRILHO, J.; LAGE, L., *Pemba: as duas Cidades*. Maputo: Edições FAPF, 2005.
- BRUSCHI, S.; LAGE, L., *O desenho das cidades. Moçambique até o Século XXI*. Maputo: Edições FAPF, 2005.
- CALDAS, J., "Design with Climate in Africa. The World of Galleries, Brise-Soleil and Beta Windows". *Docomomo International Journal*. 44 (2011) 16-25.
- CONSULADO GERAL DE PORTUGAL, *112 Edifícios de Pancho Guedes em Maputo. Lista e localização*. Maputo: Consulado Geral de Portugal em Maputo; Conselho Municipal de Maputo, 2010.
- CORVAJA, L., *Maputo, Desenho e Arquitectura*. Maputo: Edições FAPF, 2003.
- CASTRO, F., *Relação dos diversos tipos de projectos realizados, em colaboração, substituição ou de total autoria, desde o ano de 1945*. Lisboa: [s.n.], [19??].
- CASTRO, F., *Entrevista pelo autor*. Lisboa, 2009-11-06. Registo áudio em formato digital.
- COSTA, A., "Arte em Moçambique". In *Dicionário Temático da Lusofonia*. Lisboa: Texto Editores, 2005. Verbete.
- COSTA, A., *Pancho Guedes e todas as artes*. (S.l.: s.n.), 2011. <http://www.buala.org>.
- COSTA, A., *Arte e Artistas em Moçambique: falam diferentes gerações e modernidades*. [S.l.: s.n.], 2011. <http://www.buala.org>.
- COSTA, M., "Origens e primeiros passos da Beira". *Boletim Geral das Colónias*. Lisboa. 174 (Dez.1939) 139-153.
- CRESPO, E.; MANCERLOS, L. (eds.), *Exposição das Actividades Económicas de Moçambique, 1956: Guia-Programa*. Lourenço Marques: [s.n.], 1956.
- DOMINGOS, N., "Futebol e colonialismo, dominação e apropriação: sobre o caso moçambicano". *Análise Social: Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa*. Lisboa. XLI-179 (2006) 397-416.
- DONAT, J. (ed.), *World Architecture One*. London: Studio Books, 1964.

- DONAT, J. (ed.), *World Architecture 2*. London: Studio Vista, 1965.
- DONAT, J. (ed.), *World Architecture 4: Place and Environment*. London: Studio Vista, 1967.
- DSPCFTM, *DETA: Subsídios para a sua História*. Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique – Propaganda, 1964.
- DSPCFTM, *Porto da Beira*. Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique – Propaganda, julho 1964.
- DSPCFTM, *Porto de Lourenço Marques*. Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique – Propaganda, julho 1964.
- DSPCFTM, *Port of Beira*. Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique – Propaganda, august 1965.
- DSPCFTM, *Cais de Minérios*. Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique – Propaganda, fevereiro 1966.
- DSPCFTM, *Gare de Triagem de Lourenço Marques*. Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique – Propaganda, fevereiro 1966.
- DSPCFTM, *Obra Social dos CFM*. Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique – Propaganda, fevereiro 1966.
- DSPCFTM, *Porto Amélia*. Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique – Propaganda, fevereiro 1966.
- DSPCFTM, *Porto de Quelimane*. Lourenço Marques: Caminhos de Ferro de Moçambique – Propaganda, setembro 1968.
- DSPCFTM, *Porto e Caminho de Ferro de Nacala*. Lourenço Marques: Direção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes – Seção de Publicidade, junho 1971.
- DSPCFTM, *Porto e Caminhos de Ferro da Beira*. Lourenço Marques: Direção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes – Seção de Publicidade, junho 1971.
- DSPCFTM, *Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques*. Lourenço Marques: Direção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes – Seção de Publicidade, junho 1971.
- DSPCFTM, *Portos e Transportes de Moçambique*. Lourenço Marques: Direção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes – Seção de Publicidade, junho 1971.
- DSPCFTM, *Port of Lourenço Marques*. Lourenço Marques: Direção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes – Seção de Publicidade, junho 1971.
- DSPCFTM, *Port of Lourenço Marques*. Lourenço Marques: Direção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes – Seção de Publicidade, junho 1971.
- e Transportes – Seção de Publicidade, junho 1971.
- DURBAN ART GALLERY, *Artists of Mozambique*. Durban: Durban Art Gallery, 1966.
- <http://www.art-archives-southafrica.ch>.
- FERNANDES, J., *Geração Africana: Arquitectura e Urbanismo na África Portuguesa*. Lisboa: Livros Horizonte, 2002.
- FERNANDES, J., *Arquitectura e Urbanismo na África Portuguesa*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2005.
- FERNANDES, J. (coord.), *África: Arquitectura e Urbanismo de Matriz Portuguesa: atas da Conferência Internacional*, Universidade Autónoma de Lisboa, *Janeiro 2011*. Casal de Cambra: Caleidoscópio; UAL, 2011.
- FERNANDES, J.; JANEIRO, M.; NEVES, O., *Moçambique 1875/1975: Cidades, Território e Arquitecturas*. Lisboa: Maria de Lurdes Serra, 2008.
- FERNANDES, J.; JANEIRO, M.; FONTE, M., *Angola no século XX: Cidades, Território e Arquitecturas, 1925–1975*. (S.l.: s.n.), 2010.
- FERNANDES, J. (et al.), *São Tomé e Príncipe: Cidades, Território e Arquitecturas*. (S.l.: s.n.), 2013.
- FERNANDES, J.; JANEIRO, M.; MILHEIRO, A., *Cabo Verde: Cidades, Território e Arquitecturas*. Lisboa: FAUL, 2014.
- FERNANDES, J.; PINHEIRO, M. (coords.), *Portugal, Brasil, África: Urbanismo e Arquitectura – Do Ecletismo ao Modernismo*. Casal de Cambra: Caleidoscópio; FAU-USP; UAL, 2013.
- FERREIRA, A., *Obras Públicas em Moçambique: inventário da produção arquitectónica executada entre 1935 e 1961*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas, 2008.
- FERREIRA, Z., “Local and Global Modern Thinking. Designing with Climate in Mozambique: School Buildings Production”. *Docomomo International Journal*. 48 (Jan. 2013) 83–87.
- FIGUEIRA, J.; GIL, B., “Otto Koenigsberger and the Course on Tropical Architecture at the Architectural Association, London. Some Notes on the Portuguese Context”. *Docomomo International Journal*. 48 (Jan. 2013) 70–75.
- FIP, 1956, *Feira das Indústrias Portuguesas na Exposição das Actividades Económicas de Moçambique*. Lourenço Marques: (s.n.), 1956.

Bibliografia específica / Specific bibliography

- FONTE, B., *Dicionário dos mais ilustres transmontanos e alto-durienses*. Guimarães: [s.n.], 1998. <http://www.dodouropress.pt>.
- FONTE, M., *Urbanismo e arquitectura em Angola: de Norton de Matos à Revolução*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2012.
- FORJAZ, J., *Entre o adobe e o aço inox – Ideias e Projectos*. Lisboa: Editorial Caminho, 1999.
- FORJAZ, J., *Arquitectura, Ambiente e Sobrevivência*. Maputo: Edições FAPF, 2004.
- FORJAZ, J., *Arquitectura: a essência do projecto / Architecture: the essence of the project*. Guimarães: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho, 2011.
- FORJAZ, J. (et al.), *José Forjaz Arquitecto – Ideias e Projectos*. Almada: Casa da Cerca – Centro de Arte Contemporânea, 2010.
- GOMES, S., “Introducing Modern Gallery Housing in Maputo: Design Experimentations, 1950–1968”. *Docomomo International Journal*. 48 (Jan. 2013) 46–55.
- GUEDES, P.; GUEDES, L. (eds.), *Viva Pancho*. Durban: Total Cad Academy, 2003. <http://www.guedes.info>.
- GUEDES, P. (org.), *Pancho Guedes: Vitruvius Mozambicanus*. Lisboa: Museu Coleção Berardo, 2009.
- HEYNEN, H., “The Intertwinement of Modernism and Colonialism: a Theoretical Perspective”. *Docomomo International Journal*. 48 (Jan. 2013) 10–19.
- ICHTP / CIHU, *Housing in Tropical Climates / L’Habitation dans les Pays Tropicaux*. Lisbon / Lisbonne: International Congress for Housing and Town Planning / Congrés International de L’Habitation et de L’Urbanisme, 1952.
- IICT, *Actas do Congresso Internacional Saber Tropical em Moçambique: História, Memória e Ciência*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2013.
- KULTERMANN, U. (ed.), “Central and Southern Africa”. In FRAMPTON, K. (ed.) – *World Architecture 1900–2000: a Critical Mosaic*. Wien (etc.): Springer-Verlag, 6 (2000).
- LAGE, L.; CARRILHO, J., *Inventariação do Património Edificado da Cidade de Maputo – Catálogo de Edifícios e Espaços propostos para Classificação*. Maputo: Edições FAPF, 2010.
- LAGE, L.; CARRILHO, J. (coords.), *Beira – Catálogo de Património Urbanístico e Arquitectónico / Catalogue of Urban and Architectural Heritage*. Maputo: Edições FAPF, 2013.
- LIMA, A., *História dos caminhos de ferro de Moçambique*. Lourenço Marques: Edição da Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, 1971.
- LOBATO, A., *Lourenço Marques, Xilunguine: Biografia da cidade*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1970.
- LOUREIRO, J., *Memórias de Lourenço Marques. Uma visão do passado da Cidade de Maputo*. Lisboa: João Loureiro e Associados, 1999.
- LOUREIRO, J., *Memórias de Moçambique*. 2.ª ed. Lisboa: João Loureiro e Associados, 1999.
- MAGALHÃES, A., “Modern Architecture in África: Open-air Movie Theatres”. In GRAS, L.; GRINBERG, S. (orgs.) – *11th International Docomomo Conference: Living in the Urban Modernity*. Mexico City: Docomomo México, 2010.
- MAGALHÃES, A., *Migrações do moderno: arquitectura na diáspora – Angola e Moçambique (1948–1975)*. Lisboa: (s.n.), 2015. Tese de doutoramento.
- MAGALHÃES, A.; GONÇALVES, I., *Moderno Tropical: Arquitectura em Angola e Moçambique, 1948–1975*. Lisboa: Tinta-Da-China, 2009.
- MAGALHÃES, A.; MIRANDA, E., “Estação do Caminho de Ferro da Beira: Apogeu e Crítica do Movimento Moderno em Moçambique”. In TOSTÕES, A. (ed.) – *Arquitetura Moderna em África: Angola e Moçambique*. Lisboa: ICIST, Técnico, 2013. P. 308–323.
- MAGRI, L.; TAVARES, J., *Arménio Losa, Cassiano Barbosa*. Vila do Conde: Quidnovi, 2011.
- MAGRI, L.; TAVARES, J., *Pancho Guedes*. Vila do Conde: Quidnovi, 2011.
- MARJAY, F., *Mozambique*. Lisbon: Livraria Bertrand, Ltd., 1963.
- MARQUES, E., *O que África me ensinou: crónicas na primeira pessoa*. Colares: Pedra da Lua, 2009.
- MATTOSO, J. (dir.), *Património de origem portuguesa no mundo, arquitectura e urbanismo: África, Mar Vermelho, Golfo Pérsico*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.
- MATTOSO, J. (dir.), *Portuguese Heritage Around the World, architecture and urbanism: Africa, Red Sea, Persian Gulf*. Lisbon: Calouste Gulbenkian Foundation, 2012.
- MENDES, C. (coord.), *Urbanismo Colonial: Os Planos de Urbanização nas antigas Províncias Ultramarinas, 1934–1974*.

- Lisboa: (s.n.), 2008. Maqueta digital da exposição homónima.
- MENDES, C. (coord.), *Urbanismo Colonial: Os Planos de Urbanização nas antigas Províncias Ultramarinas, 1954-1974*. Lisboa: (s.n.), 2008. Catálogo da exposição homónima.
- MENDIRATTA, S., *Cronologia do processo da obra de arquitectura "Novas Instalações da Empresa Monteiro e Giro, Lda." em Quelimane, Moçambique*. (S.l.: s.n.), 2007. Texto preliminar para catálogo.
- MENDIRATTA, S., *Instalações para a firma Monteiro & Giro em Quelimane (Moçambique)*. (S.l.: s.n.), 2007. Texto preliminar para catálogo.
- MILHEIRO, A., *As coisas não são o que parecem que são: Arquitectura brasileira na África portuguesa (1955-75)*. Porto: Dafne Editora, 2008.
- MILHEIRO, A., "Experiências em concreto armado na África portuguesa: influências do Brasil". *Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitectura e Urbanismo da FAUUSP*. São Paulo. 25 (Jun. 2009) 56-79.
- MILHEIRO, A., "Bernardino Ramalhetes & Eduardo da Naia Marques: os arquitectos da opção empresarial". *Jornal Arquitectos*. Lisboa. 240 (Jul. / Ago. / Set. 2010) 32-39.
- MILHEIRO, A., "Education Buildings in the Tropics: the Work of the Colonial Planning Office in the Former Portuguese Africa". In GRAS, L.; GRINBERG, S. (orgs.) - *11th International Docomomo Conference: Living in the Urban Modernity*. Mexico City: Docomomo México, 2010.
- MILHEIRO, A., "Maria Carlota Quintanilha: uma arquitecta em África". *Jornal Arquitectos*. Lisboa. 242 (Jul. / Ago. / Set. 2011) 20-25.
- MILHEIRO, A., *2011 / Ana Vaz Milheiro / Guiné-Bissau*. Porto: Circo de Ideias, 2012.
- MILHEIRO, A., *Nos trópicos sem Le Corbusier: arquitectura luso-africana no Estado Novo*. Lisboa: Relógio d'Água, 2012.
- MILHEIRO, A., *Arquitecturas Coloniais Africanas no fim do "Império Português"*. (S.l.): Relógio d'Água, 2017.
- MILHEIRO, A.; DIAS, E., "Arquitectura em Bissau e os Gabinetes de Urbanização colonial (1944-1974)". *arq.urb: Revista eletrônica de Arquitectura e Urbanismo*. São Paulo. 2 (2º semestre 2009) 80-114.
- MILHEIRO, A.; NUNES, J., "Le Corbusier e os portugueses". *Arq./a. - arquitectura e arte*. Lisboa. 59/60 (Jul./Aug. 2008) 40-45.
- MILHEIRO, A.; SERVENTI, S.; NASCIMENTO, P. (eds.), *Ilha de São Jorge: Objects, Buildings, Cities, Landscape and Visions*. London: Beyond Entropy, 2014.
- MINDLIN, H., *Arquitectura Moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 1999 (1956).
- MIRANDA, E., "Moderno Tropical". *Jornal Arquitectos*. Lisboa. 238 (Jan. / Fev. / Mar. 2010) 26-27. Recensão do livro homónimo.
- MIRANDA, E., "Orthodoxy and Freedom: infrastructural buildings in Angola and Mozambique from the third quarter of the twentieth century". In GRAS, L.; GRINBERG, S. (orgs.) - *11th International Docomomo Conference: Living in the Urban Modernity*. Mexico City: Docomomo México, 2010.
- MIRANDA, E., *Liberdade é ortodoxia: Infraestruturas de arquitetura moderna em Moçambique (1951-1964)*. Guimarães: (s.n.), 2013. Tese de doutoramento.
- MIRANDA, E., "Modernidade, progresso e permanência: infraestruturas de arquitetura moderna na antiga província ultramarina de Moçambique". In PÓVOAS, R.; MATEUS, J. (eds.) - *Livro de actas - 2º Congresso Internacional de História da Construção Luso-brasileira: Culturas partilhadas*. Porto: FAUP, 2016. Volume 2, p. 1121-1133.
- MIRANDA, E., "Os espaços do Banco Nacional Ultramarino em Moçambique: representação e modernidade". In FERREIRA, F. M.; MENDES, F. A.; PEREIRA, N. (coords.) - *A Conquista Social do Território: arquitetura e corporativismo no Estado Novo*. Coimbra: Edições Tenacitas, 2016.
- MIRANDA, E., "Monumentalidade, internacionalismo e pluralidade: o Banco Nacional Ultramarino em Moçambique". In FERREIRA, F. M.; FERNANDES, E. (eds.) - *Representações do poder do estado em Portugal e no Império (1950-1974)*. Porto: Circo de Ideias, 2019.
- MIRANDA, E., "Complementarity and Symbolization: Mozambique Ports, Railways and Transport Administration and Beira Central Station". In MUSGRAVE, E.; GUEDES P.; RANN L. (eds.) - *Urban Tropicality: Proceedings of the 7th International Network of Tropical Architecture (iNTA), The University of Queensland, St Lucia, Brisbane, Australia, 5-8 December, 2019*. Brisbane: The University of Queensland Library at UQ eSpace, 2019.

Bibliografia específica / Specific bibliography

- MIRANDA, E.; PIERROT LE FOU, *Maningue nice*. Porto: Pierrot le Fou; EAUM, 2019.
- MORAIS, J. (et al.), *Beira - Património Arquitectónico / Beira - Architectural Heritage*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2014.
- NAVARRO, B., "Políticas de Preservação do Património Edificado de Origem Portuguesa: a Estação Central de Maputo, enquanto Símbolo de Identidade Nacional". In DIOGO, M.; AMARAL, I. (coords.) - *A Outra Face do Império. Ciência, Tecnologia e Medicina (Sécs. XIX e XX)*. Lisboa: Edições Colibri, 2012. 83-108.
- NUNES, A. (et al.), *Banking in the Portuguese Colonial Empire (1864-1975)*. Lisboa: Gabinete de História Económica e Social, 2010.
- NEVES, J., *Dori e Pancho Guedes*. Porto: Edições Afrontamento, 2015.
- NEWITT, M., *História de Moçambique*. Mem Martins: Europa-América, 1997.
- OLIVEIRA, M., "Beira Railway Station: Modern Architecture as an urban catalyst". In *The 16th International Docomomo Conference, Tokyo Japan 2020+1, Proceedings*. Tokyo: Docomomo Japan, 2022.
- PEREIRA, A., *A Arte em Moçambique*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, 1966.
- PHOKAIDES, P., "De-Tropicalizing Africa: Architecture, Planning and Climate in the 1950s and 1960s". *Docomomo International Journal*. 48 (Jan. 2013) 76-82.
- POMAR, A., "Geração de 45". *Expresso - Actual*. Lisboa. (24 Set. 2005) 42-43.
- QUINTÁ, M., *Arquitectura e clima, Geografia de um lugar: Luanda e a obra de Vasco Vieira da Costa*. Porto: (s.n.), 2007. Tese de licenciatura.
- QUINTANILHA, M., *Curriculum Vitae*. Lisboa: [s.n.], [19??].
- RODRIGUES, R., *A Cidade da Beira (Moçambique): um ensaio histórico-sociológico, anos 1880-1970*. Braga: Edições Internas, 1983.
- RAMALHETE, B., *Entrevista pelo autor*. Sarilhos Grandes, 2011-12-29. Registo áudio em formato digital.
- RISO, V., "Polana High School. A Modern Building Recovery Case Study". *Docomomo International Journal*. 48 (Jan. 2013) 40-45.
- RISO, V., *Modern Building Reuse: Documentation, Maintenance, Recovery and Renewal*. Guimarães, EAUM, 2014.
- RODRIGUES, F., *Memórias D'África / Memórias de Lubito*. Azenhas do Mar: [s.n.], [2001-200?].
- RODRIGUES, F., *Entrevista pelo autor*. Azenhas do Mar, 28-05-2008 Registo áudio em formato digital.
- S/A, *Liceu Salazar de Lourenço Marques*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954.
- S/A, *O Liceu Salazar de Lourenço Marques*. Lourenço Marques: Imprensa Nacional de Moçambique, 1956.
- SÁ, F., *Banco Nacional Ultramarino: crónica do seu percurso*. Lisboa: Plátano Editora, 2005.
- SAC, *Aeroporto Gago Coutinho*. Lourenço Marques: Serviço da Aeronáutica Civil, 1964.
- SAINT-MAURICE, A., *Grande Hotel*. Lisboa: Rádio Televisão Portuguesa, 2007. Documentário televisivo.
- SALVADOR, R., *A AIP e o desenvolvimento de Portugal: ao serviço das empresas desde 1837, os últimos 60 anos*. Lisboa: Associação Industrial Portuguesa, 2008.
- SANTIAGO, M., *Pancho Guedes: Metamorfoses espaciais*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2007.
- SCHAUER, P., *Maputo: Architectural and Tourist Guide*. Maputo: Brithol Michcoma, 2013.
- SILVA, A.; ARESTA, A., *A Educação em Moçambique*. Maputo: Ministério da Educação; Núcleo de História da Educação, 2004.
- SILVA, C., *Arquitectura moderna na África lusófona: Quelimane e a obra de João Garizo do Carmo (1952-1970)*. Lisboa: (s.n.), 2013. Dissertação de mestrado.
- SILVA, J., *Da urgência de reformas em Moçambique*. Beira: Notícias da Beira, 1962.
- SILVEIRA, L., *Ensaio de Iconografia das cidades portuguesas do Ultramar*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar do Ministério do Ultramar, (c.1956).
- TINOCO, J., *Da Arquitectura moderna em África e seu panorama em Lourenço Marques*. In TOMÁS, Vítor (coord.) - *A arquitectura de José João Tinoco*. Maputo: (s.n.), 2003. Maqueta digital.
- TOMÁS, Vítor (coord.), *A arquitectura de José João Tinoco*. Maputo: (s.n.), 2003. Maqueta digital.
- TOSTÕES, A., "Transcontinental Modernism: How to Find the Shortcut". *Docomomo International Journal*. 48 (Jan. 2013) 30-33.

TOSTÕES, A (ed.), *Arquitetura Moderna em África: Angola e Moçambique / Modern Architecture in Africa: Angola and Mozambique*. Lisboa: ICIST, Técnico, 2013.

TOSTÕES, A.; OLIVEIRA, M., “Transcontinental Modernism. M&G as an Unité d’habitation and a factory complex in Mozambique”. *Docomomo International Journal*. 43 (Fev. 2010) 70–73.

UIA, *Troisième Congrès de L’Union Internationale des Architectes: Rapport Final*. Lisbonne: UIA, 1953.

VANIN, F., *Maputo, Open City: Investigations on an African Capital*. Lisboa: Fundação Serra Henriques, 2013.

VASCONCELOS, M.; VASCONCELOS, G., *Entrevista pelo autor*. Porto, 2011-01-23. Registo áudio em formato digital.

VELOSO, A.; FERNANDES, J.; JANEIRO, M., *João José Tinoco: Arquiteturas em África*. Lisboa: Livros Horizonte, 2008.

VIEIRA, C.; LEMOS, A.; VIEIRA, J., *Recordações de Lourenço Marques*. Lisboa: Alêtheia Editores S. A., 2005.

VIEIRA, C.; LEMOS, A.; VIEIRA, J., *Recordações de Moçambique*. Lisboa: Alêtheia Editores S. A., 2006.

WENTZEL, V., “Mozambique: Land of Good People”. *National Geographic Magazine*. Washington D.C. 2 (Aug. 1964) 196–231.

WILSON, R., “5-level house provides a new concept of living. Property Star visits Lourenço Marques where building designs reflect the swinging seventies”. *Supplement to The Star*. (May 29 1971) 14–15.

Periódicos / Periodicals

A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação (reunidas). Lisboa.

A Indústria do Norte: Revista Mensal da Associação Industrial Portuense. Porto. *Architectural Design*. London.

Arquitetura. Revista de Arte e Construção. Lisboa.

A+U Architecture and Urbanism. Tóquio.

Binário. Arquitectura. Construção.

Equipamento. Lisboa.

Boletim dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique. Lourenço Marques.

Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique.

Lourenço Marques.

Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique. Lourenço Marques.

Boletim Geral das Colónias. Lisboa.

Boletim Geral do Ultramar. Lisboa.

Boletim Trimestral: Banco Nacional Ultramarino, Banco emissor das colónias portuguesas (excepto em Angola), fundado em 1864 / Serviço de Estudos Económicos. Lisboa.

Diário do Governo. Lisboa.

Diário de Lourenço Marques Guardian.

Lourenço Marques.

Diário de Moçambique. Beira.

Docomomo International Journal.

Diário da Zambézia. Quelimane.

Gazeta dos Caminhos de Ferro: Revista Mensal de Transportes, Divulgação e Turismo. Lisboa.

Jornal Arquitectos. Lisboa.

Jornal do Norte. Suplemento semanal do Diário de Moçambique. Beira.

L’Architecture d’Aujourd’hui. Paris.

Moçambique. Documentário Trimestral.

Lourenço Marques.

Movimento de Renovação da Arte Religiosa.

Boletim. Lisboa.

Notícias: Diário da manhã fundado em 1926. Lourenço Marques [etc.].

O Ferroviário: Boletim mensal. Beira.

Portos e Caminhos de Ferro: Revista trimestral da Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro. Maputo.

RA. Revista da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Porto.

Revista dos Centenários. Lisboa.

S AM. Basel: Schweizerisches Architekturmuseum / Swiss Architecture Museum [etc.]. Basel.

The Architectural Review. London.

O Século Ilustrado. Lisboa.

Tempo. Lourenço Marques.

Xitimela: Publicação Semestral dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, EP. Maputo.

Agradecimentos/ Acknowledgments

Afonso Sande, Agostinho Langa, Amir Amade, Ana Canas, Ana Magalhães, Ana Vaz Milheiro, Ana Teresa Miranda, Ana Tostões, Anísio Bainha, António Carlos Langa, Arif Mohamad, Bernardo Providência, Carlos Dias Coelho, Carolina Miranda, Celsa Chemane, Delfino Aleluia, Domingos Macuculo, Edmundo Cândido, Elsa Dimene, Erménio Zandamela, Estefanía Chaves, Fernando Ferreira Mendes, Filomena Rosa, Gabriela Vasconcelos, Javier Ortega, João Abreu, João Carlos Pó, Joel das Neves Tembe, Jorge Santos, José António Tavares, José Cardoso, José F. R. Diogo, José Forjaz, José Luís Saldanha, José Manuel Fernandes, José Nave, Lucio Magri, Luís Lage, Manuela Fonte, Manuela Soeiro, Margarida Quintã, Maria Alfreda Vasconcelos, Maria do Céu Miranda, Maria Manuel Oliveira, Maria Manuela Portugal, Maria Pinto de Sá, Maria Teresa Mimoso, Miguel Carrapa, Olga Iglésias, Paulo Brito, Paulo B. Lourenço, Paulo Gonçalves, Pedro Guedes, Pedro Leão, Samuel Muzime, Sandra Barbosa, Sandra Ganancio, Sergio Fernandez, Sérgio Barreiros Proença, Sidh Mendiratta, Rui Miguel Costa, Vítor Tomás, Xolani Maphosa.

Ficha técnica

*Estação Central da Beira, Moçambique /
Beira Central Station, Mozambique (1957–1966)*

Autor: Elisiário Miranda
Prefácio: Paulo B. Lourenço
Tradução: Joaquim Gomes
Design Gráfico: Macedo Cannatã

Editado por: Lab2PT
Coleção Paisagens, Património & Território / Investigação
Landscapes, Heritage and Territory Collection / Research

Impressão e acabamento:
Tiragem:
ISBN: 978-989-8963-85-7
Depósito legal:

Lab2PT
www.lab2pt.net

Instituto de Ciências Sociais
Universidade do Minho
Campus de Gualtar
4710-057 Braga

Escola de Arquitetura, Arte e Design
Universidade do Minho
Campus de Azurém
4800-058 Guimarães

© 2023, Lab2PT e autores



Laboratory of Landscapes,
Heritage and Territory



Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais



Universidade do Minho
Escola de Arquitetura, Arte e Design

Esta iniciativa foi apoiada através do Financiamento Plurianual do Laboratório de Paisagens, Património e Território (Lab2PT), Ref.^a UID/04509/2020, financiado por fundos nacionais (PIDDAC) através da FCT/MCTES e cofinanciada através do projeto Keeping It Modern Grant: Beira Central Station, Ref.^a R-ORG-201942637, da The Getty Foundation, Los Angeles, USA. / This initiative was supported through the Multiannual Funding of the Landscape, Heritage and Territory Laboratory (Lab2PT), Ref. UID/04509/2020, financed by national funds (PIDDAC) through the FCT/MCTES and cofinanced through the project Keeping It Modern Grant: Beira Central Station, Ref.^a R-ORG-201942637, by The Getty Foundation, Los Angeles, USA.



Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia



Getty
Foundation

Os dois primeiros capítulos deste livro analisam a política colonial do Estado Novo e o processo evolutivo da arquitetura moderna metropolitana, desde o seu aparecimento até à sua migração para os territórios das antigas províncias ultramarinas; os dois capítulos do meio abordam o panorama arquitetónico moderno em Moçambique, seus autores, referências e características formais e conceituais; os dois capítulos finais interpretam a história do empreendimento, projeto, construção e significado da Estação Central da Beira, assim como descrevem e caracterizam o seu património edificado.

A Coleção Paisagens, Património e Território promove a publicação de textos nas linhas Investigação, Ensaios e Catálogos, sob a chancela do Lab2PT com objetivo de auxiliar à circulação e divulgação de produção científica de excelência dentro das áreas abrangidas pela unidade de I&D - Arqueologia, Arquitetura e Urbanismo, Design, Geografia, Geologia, História e Artes Visuais.