

# LUANDA CIDADE MUNDIAL – PLANO DIRETOR GERAL

2008

## Localização

Luanda, Angola

## Cliente

GRN – Gabinete de Reconstrução Nacional

## Âmbito

Plano de Ordenamento e Implantação de Uma Nova Região Metropolitana

## Fases

Caracterização e Diagnóstico

Programa Base

Plano de Ordenamento Geral

Proposta Preliminar

## Área

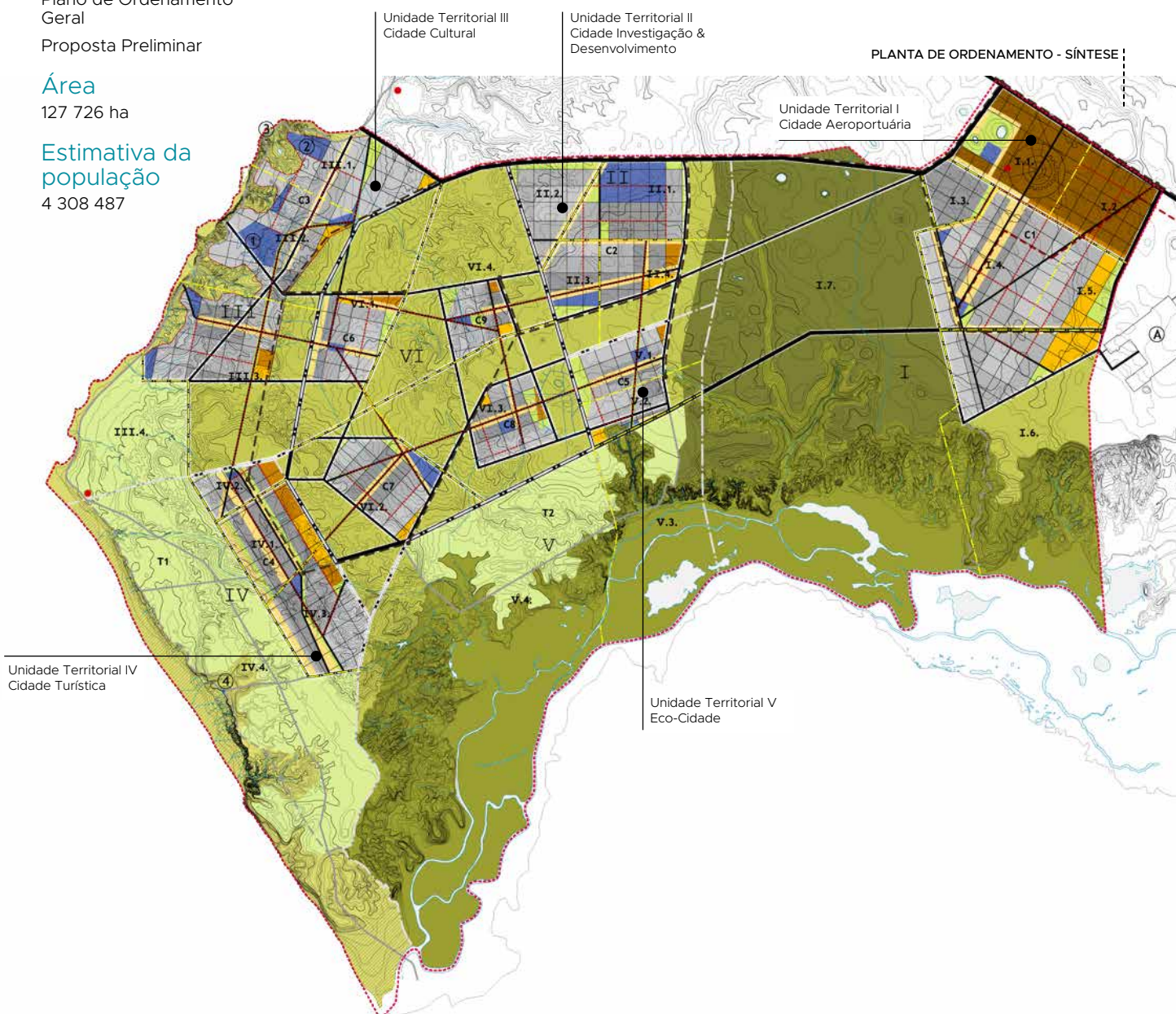
127 726 ha

## Estimativa da população

4 308 487

O Plano Director Geral foi desenvolvido com o objetivo de ordenar a expansão Sul de Luanda, formalizado-se num Plano de Ordenamento Territorial de âmbito Regional, assumiu como estratégia principal a abordagem do entendimento global de uma nova Cidade Mundial. Com o desafio de dar resposta às necessidades de crescimento e de realojamento, protagonizado pelo crescimento acelerado de concentração urbana, onde se previa um total de 9,4 milhões de habitantes para a envolvente

de Luanda até 2030, este território urgia de estratégias eficazes e sustentáveis que delimitem objectivos concretos de formalização a curto, médio e longo prazo. Neste sentido Luanda Cidade Mundial consistirá numa metrópole cosmopolita de dimensão e capacidade lusófona e mundial relevantes, que combinará a definição dos princípios de intervenção territorial nas diferentes escalas: Região, Metropolitana, Municipal, Cidade e Bairro.

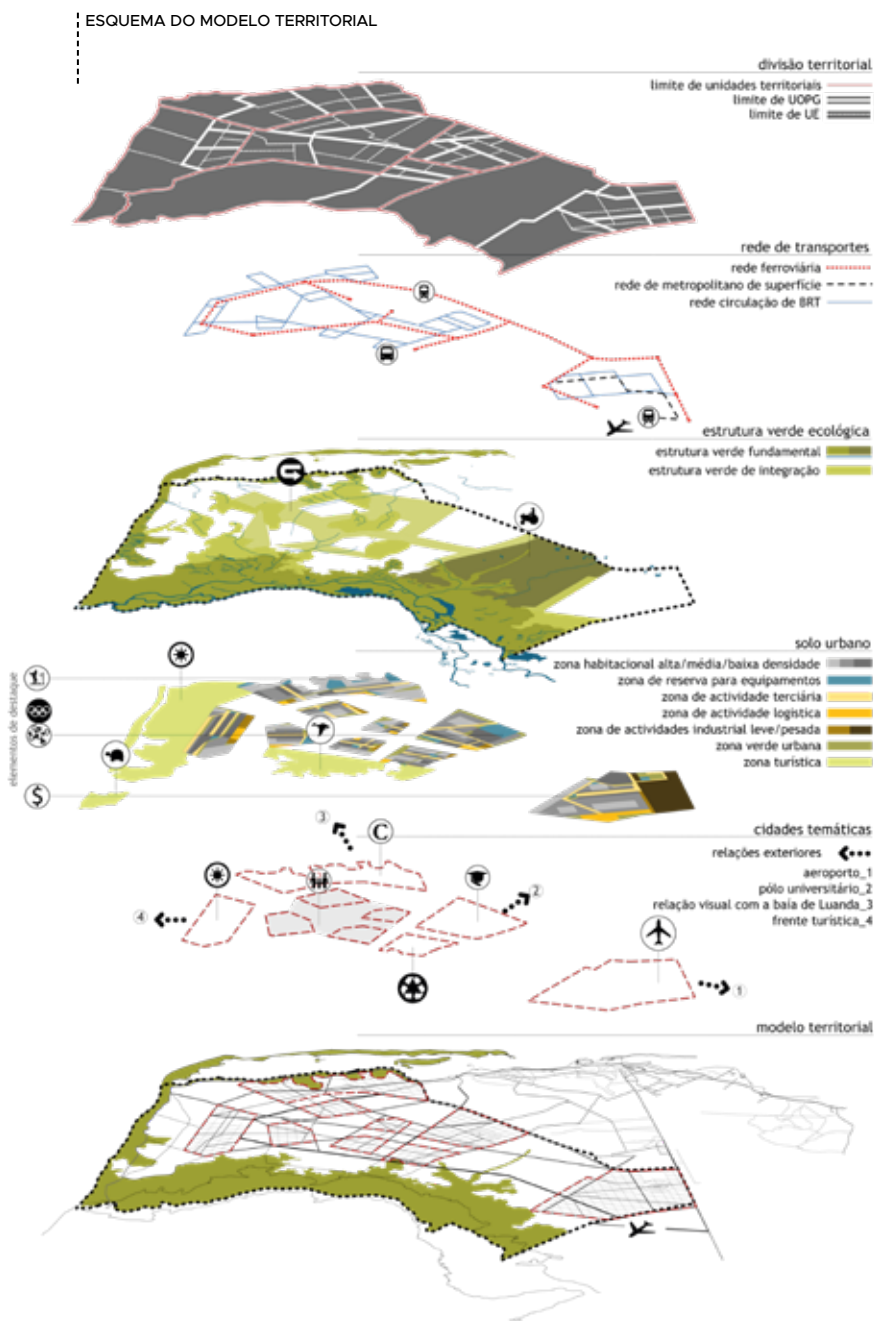


O Plano desenvolvido para a área de expansão sul da metrópole de Luanda, abrange uma área de 127 726 ha, e enquadra-se numa estratégia metropolitana geral que contempla, para além da regeneração da área antiga da cidade de Luanda e respectiva reabilitação urbana da zona actualmente ocupada pelos musseques, hipóteses de crescimento e ocupação em zonas de reserva territorial, assim como zonas exteriores à província de Luanda, mas igualmente potenciadoras em termos de desenvolvimento e ocupação.

Deste modo, propõe-se para a área de intervenção a criação de novas cidades de média dimensão com uma previsão total máximo de 4 308 487 habitantes, a funcionar em rede, conectadas através um sistema de transportes eficaz ligado à rede existente de Luanda, garantindo uma mobilidade sustentável e promovendo uma solução integrada, que possibilita cenários flexíveis de crescimento a curto, médio e longo prazo de forma programada e sustentável.

Assume como objectivos estratégicos, definir áreas susceptíveis de maior ou menor desenvolvimento urbano, ou áreas de paisagem protegida; equilibrar a população e o emprego de forma a evitar grandes movimentos de massas entre a residência e o local de trabalho; melhorar e racionalizar sistemas de transportes para tirar melhor partido dos serviços existentes usando mais efectivamente os recursos disponíveis; fortalecer a rede de equipamentos existentes, de forma a garantir que a grande maioria da população tenha acesso a todos os níveis de serviços; localizar áreas livres, para tirar o melhor partido dos recursos naturais, como áreas florestais, lagoas, reservas naturais e áreas de beleza natural; descongestionar Luanda periurbana (zona dos musseques) através da criação de nove cidades novas, de dimensão média e diversificada (entre 100 000 habitantes e 1 200 000 habitantes); definir as bases para a divisão administrativa do território abrangido de modo a tornar a sua gestão mais eficaz e eficiente. Num primeiro nível, e pela dimensão do projecto delimitaram-se Unidades Territoriais (UT) que integravam zonas com capacidade de ocupação urbana e zonas naturais de forma a salvaguardar a coerência de desenvolvimento e a capacidade de gestão territorial. Dentro das UT forma de limitadas as Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG's) bem como Unidades de Execução e Unidades de Vizinhança (800m x 800m); densificar selectivamente impondo maior densidade junto aos interfaces e corredores mais bem servidos de transporte pesado; definir uma Estrutura Ecológica sub-regional (metropolitana) que garanta a sustentabilidade ambiental da grande Luanda; e definir um sistema perequativo que garanta uma repartição equitativa de benefícios e encargos entre todos os proprietários do solo, sejam eles públicos ou privados.

Desta forma o Plano delimita nove perímetros urbanos (que correspondem às Cidades) distribuídos pelas seis Unidades Territoriais. As cidades propostas (que integravam as Unidades Territoriais) terão características similares do ponto de vista da qualificação do uso do solo, quer em termos de parametrização quantitativa quer em termos de relação geográfica entre as várias classes de espaço. No entanto, quer seja pela sua localização, quer pelas características morfológicas ou até mesmo pelos compromissos existentes, perfilam-se especificações individuais para cada cidade que poderão ser motivo para a sua identidade e evolução futura.



A **Cidade 1 Aeroportuária**, pela sua proximidade ao Novo Aeroporto, pretende criar espaços urbanos onde se visa uma ocupação baseada predominantemente na produção, com a localização de áreas industriais e serviços da nova economia, em particular, as ligadas à informação, tecnologia e conhecimento, as quais integram uma base económica de sustentabilidade e competitividade;

A **Cidade 2 de Investigação&Desenvolvimento**, desenvolver-se-á adjacente à circular rodoferroviária de Luanda (já em construção), e poderá ter aptidão para a localização de áreas de campus universitários em articulação com actividades de investigação e desenvolvimento;

A **Cidade 3 Cultural**, localizada junto à Baía do Mussulo, apresenta múltiplos fenómenos de apropriação pela população metropolitana de Luanda e é onde se localiza o museu da escravatura e o autódromo, os quais representam uma referência cultural a integrar, motiva assim também o acolhimento de um conjunto de novos equipamentos e funções de âmbito nacional e provincial;

A **Cidade 4 Turística** pela sua aptidão natural de abertura para a costa oceânica e toda a sua beleza paisagística;

A **Cidade 5 Eco-Cidade**, localiza-se junto à zona de reconversão petrolífera, e assume como principal estatuto a privilegiada proximidade à zona verde de protecção do rio Kwanza;

As restantes quatro cidades, cidades 6, 7, 8 e 9 ocupam lugares estratégicos de proximidade às quatro cidades: Cidade de Investigação & Desenvolvimento, Cidade Cultural, Cidade Turística, e Eco-Cidade e deverão ser desenvolvidas preferencialmente após a conclusão da construção de toda a linha ferroviária e só depois das anteriores cidades se encontrarem em fase de consolidação em pelo menos 60% da sua capacidade máxima, garantindo assim uma optimização das infraestruturas realizadas nas primeiras fases.

A classificação do solo assenta na distinção entre o **Solo afecto à Estrutura Ecológica** e o **Solo Urbano**. O Solo afecto à Estrutura Ecológica constitui a rede de recursos e valores naturais paisagísticos existentes no território em análise, integrando as áreas que deverão ser valorizadas ambientalmente não só pela elevada vulnerabilidade que apresentam, mas também pela sua importância para a conservação, sustentabilidade e promoção do território. Neste sentido a estrutura ecológica é composta por duas componentes, a **Estrutura Verde Fundamental** - que incorpora a Zona de Protecção (inclui zona verde de protecção do Kwanza, zona verde de protecção da costa e zona verde de protecção das linhas de água e lagoas) e a Zona Agrícola (inclui a zona agrícola do Kikuxi e a zona de cultivo existente) - e a **Estrutura Verde de Integração** - que incorpora a Zona Verde de Delimitação e a Zona Verde Urbana.

O Solo Urbano divide-se em categorias de espaço definidas com base no uso dominante proposto e o seu grau de urbanidade que se classifica segundo a proximidade das infraestruturas. As zonas Turísticas são subdividida em zona turística da costa e zona turística do Kwanza localizam-se nas proximidades das cidades, nomeadamente junto à frente de Mar Oceanico e à frente do rio Kwanza, que pelo seu aspecto geográfico lhes confere maior aptidão turística.

O envolvimento da A1V2 no desenvolvimento deste projeto inclui a Gestão do Projeto, desenvolvimento das especialidades de Planeamento Territorial e Urbanismo, Jus-urbanístico, Ambiente e Paisagismo, Sistema Integrado de Mobilidade e Transporte.

O modelo territorial adotado e a estruturação da abordagem ao plano, integra os princípios e parâmetros de execução que permitem garantir a elegibilidade para a futura certificação internacional dos planos urbanísticos e projectos de arquitectura a elaborar nas fases seguintes de acordo com o sistema LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*), como mais-valia para a captação de investimento estrangeiro.

ESQUEMA DOS PRINCÍPIOS DE INTERVENÇÃO

