

# RELATÓRIO SOBRE AS CONDIÇÕES DO PLANEJAMENTO URBANO, HABITAÇÃO E INFRAESTRUTURAS EM MAPUTO MOÇAMBIQUE

International Growth Center

Programa Moçambique

Documento elaborado por:  
Verena Andreatta e Sérgio Magalhães

## Índice

1. Introdução.....	5
2. Objeto e Definição do âmbito de atuação.....	9
3. Conceito e objetivos da atuação.....	13
3.1.1. Integrar física, urbanística e socialmente os bairros à cidade: o princípio da urbanicidade .....	14
3.1.2. A cidade como construção compartilhada.....	14
3.1.3. O novo desenho da cidade sustentável: o princípio da contiguidade .....	15
3.1.4. A mobilidade na cidade: o princípio da mobilidade como direito .....	15
3.1.5. Iniciar um sistema sólido de cooperação.....	16
4. Método e Pressupostos aplicáveis a Maputo .....	17
4.1. Crescimento do sistema urbano é parceiro do desenvolvimento nacional .....	17
4.2. Potencialização dos investimentos públicos .....	18
4.3. Uso e aproveitamento da terra.....	19
4.4. Planejar e agir em simultâneo .....	19
5. Estrutura e características da Cidade de Maputo.....	20
5.1. A organização das infraestruturas e seus efeitos.....	21
5.2. A Habitação como eixo do desenvolvimento urbano .....	23
5.3. Serviços Básicos: transportes urbanos e saneamento .....	24
5.4. Característica de alguns bairros de Maputo e observações .....	27
6. Desenvolvimento de um programa de ação urbana para Maputo.....	30
6.1. Aspectos ordenadores e recomendações .....	30

6.1.1. Privilegiar o transporte público metropolitano.....	30
6.1.2. Evitar o espraiamento da cidade .....	30
6.1.3. Urbanizar as cidades informais .....	31
6.2. Propostas de Atuação: o projeto de renovação urbana .....	31
6.2.1. Projeto de pormenor (PTRI) e de formação de gestores das novas centralidades .....	31
6.2.2. Plano operativo de mobilidade da cidade .....	32
6.2.3. Propostas de melhora habitacional para população de baixa renda .....	32
6.2.4. Acolhida Urbanizada.....	32
7. Fases de desenvolvimento de um processo renovação urbana .....	33
7.1. Fase I. Organização de workshop com técnicos locais.....	33
7.2. Fase II. Definição de marco institucional e econômico incluindo as bases de referência para desenvolver um Projeto Técnico de Renovação Integral (PTRI) de bairros de Maputo.....	333
7.3. Fase III. Realização do Projeto Técnico de Renovação Integral....	33
7.4. Fase IV. Elaboração do Projeto Técnico de Renovação Integral (PTRI) .....	33
7.5. Fase V. Aprovação do PTRI e difusão .....	34
8. Bibliografia.....	35
9. Anexos:.....	38
9.1. Anexo 1: Programa da Visita, março de 2011.....	40
9.2. Anexo 2 Lista das autoridades entrevistadas.....	391

---

## Resumo Executivo

O Governo de Moçambique, por intermédio dos Ministérios de Planeamento e do Ministério de Obras Públicas, pediu uma colaboração ao International Growth Center (IGC) no sentido de apoiar o esforço moçambicano de estruturar melhor o desenvolvimento urbano de Maputo.

Para tanto, o IGC, como primeiro passo, designou como consultores os arquitetos urbanistas Verena Andreatta<sup>1</sup> e Sérgio Magalhães<sup>2</sup> para examinarem as condições locais referenciadas aos temas urbanos mais relevantes, como a Habitação, o Uso do Solo, a Mobilidade e a Infraestrutura, de modo a compor um quadro abrangente da questão. O governo moçambicano definiu como objeto de estudo a cidade de Maputo, capital do país. Uma visita de trabalho foi realizada na semana de 12 a 18 de março de 2011 e o primeiro resultado escrito incorpora a observação dos autores e a visão institucional dos entrevistados.

Este informe reúne quatro características que o torna relevante para sua difusão e o desenvolvimento de um plano de ação concreto para Maputo.

Em primeiro lugar, sua tarefa será a de impulsionar a conversão de planos e idéias existentes em projetos concretos e tangíveis para um crescimento urbano mais equilibrado, e que possa enfrentar os desafios da futura migração campocidade.

Segundo, este relatório ancora os aspectos conceituais em um quadro de referência teórico que compõe o pensamento contemporâneo sobre o objeto de discussão – a condição urbana no plano mais geral das cidades, também das cidades de países em desenvolvimento, e especificamente no caso de Maputo.

Terceiro, o objetivo do informe é apoiar o desenvolvimento de um trabalho realmente conjunto no qual cada parte incorpora suas próprias capacidades técnicas, com o intercâmbio de experiências entre profissionais de Maputo, Rio de Janeiro e Barcelona em projetos similares. E onde o conceito de atuação se ba-

---

<sup>1</sup> **Verena Andreatta** é arquiteta e urbanista, doutora em Urbanismo e Território pela Universidade Politécnic da Catalunha (Barcelona, 2007). Foi Diretora e Presidente do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (1993-2000). Docente na Universitat Oberta de Catalunya onde ministra cursos “on-line” sobre Planejamento Urbanístico e professora convidada do “*Master de la Vivienda del Siglo XXI*” e no doutorado “*Latinoamerica y las ciudades*” da UPC. É autora de diversas publicações destacando-se o livro “*Cidades Quadradas, Paraísos Circulares: os Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro do Século XIX*” da Mauad Editora (Rio de Janeiro, 2006) e o “*Atlas Andreatta*” pela Vivercidades (Rio de Janeiro, 2008).

<sup>2</sup> **Sérgio Magalhães** é arquiteto e urbanista, doutor em Urbanismo, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Exerceu o cargo de Secretário Municipal de Habitação do Rio de Janeiro (1993-2000) e o de Secretário de Estado de Projetos Especiais do RJ (2001-2002). É titular de *SMC Consultoria – Urbanismo e Habitação*, desde 2002, e consultor de urbanismo do Banco Interamericano de Desenvolvimento-BID. É autor de diversos livros, a destacar: *A Cidade na Incerteza – ruptura e contiguidade em urbanismo* (Rio de Janeiro: Ed. Viana e Mosley, 2007); e *Favela-Bairro – uma outra história da cidade* (Rio de Janeiro: Ed. Vivercidades, 2004, em co-autoria com Luiz Paulo Conde).

---

seja mais naquele de “transferência e adaptação” e não na mera “importação de idéias”<sup>3</sup>.

Em quarto lugar, e não menos importante, o informe encontra um quadro de profissionais de alto nível que hoje assume o controle e o comando do desenvolvimento de Moçambique. As instâncias governamentais e institucionais, encontra nos poderes constituídos agentes capacitados para seguir com suficiente autonomia e tomar as rédeas do desenvolvimento a partir da sua própria experiência. E também é de suma importância a participação comunitária nos processos de renovação urbana como condutora dos projetos de melhora das infraestruturas urbanas dos bairros.

Este informe oferece uma abordagem sobre os conceitos acerca das questões urbanas contemporâneas, objetivando ainda explicitar, mais detalhadamente, aqueles que norteiam os projetos de renovação urbana. São conceitos que atentam para alguns princípios tais como a integração física, urbanística e social dos bairros à cidade, a cidade como construção compartilhada, o novo desenho da cidade sustentável, a mobilidade na cidade como direito do cidadão e a necessidade de estabelecimento de um sistema sólido de cooperação.

Foram traçados alguns pressupostos de atuação observando-se o contexto no qual se encontra o país moçambicano. O quadro urbano é intrinsecamente associado ao desenvolvimento nacional, em relação biunívoca. Assim, políticas de habitação e urbanas, para além de serem políticas sociais, quando bem sucedidas podem representar significativos ganhos também econômicos ao país.

Com base a este encaminhamento, e tendo sido observadas as principais características da cidade de Maputo na sua organização física, infraestrutural e de serviços básicos foi proposto o desenvolvimento de um programa de ação urbana com propostas e sugestões para uma atuação eficaz.

Alguns aspectos ordenadores e recomendações foram sugeridos no sentido de privilegiar o transporte público metropolitano, evitar o espraiamento da cidade, urbanizar as cidades informais, entre outros. As propostas mais específicas indicam a realização de planos operacionais e de pormenor que constituirão em projetos técnicos de renovação integral, com atuações previstas para as novas centralidades, em um plano operativo de mobilidade da cidade, nas propostas de melhora habitacional para população de baixa renda e acolhida urbanizada.

Contudo, é destacável considerar que o desdobramento do plano para a ação comporta elementos institucionais e gerenciais que, em geral, são produtos de

---

<sup>3</sup> Há diversos autores que teorizaram sobre o tema da circulação de idéias a propósito do urbano, e sobre a noção de “transculturização”, da qual formam parte Nasr e Volait (2003) ou Alicia Novick (2009) no âmbito anglo saxão e argentino respectivamente. Essa corrente de pensamento foi sendo ampliada por autores que estudaram as cidades brasileiras tais como Heliana Angotti (2004), ou ainda as cidades latinoamericanas como o austríaco Andreas Hoffer (2003) entre outros. Ver ainda NASR, J. y M. VOLAIT (eds.) (2003) *Urbanism – Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans*. Chichester: Wiley; NOVICK, ALICIA (2009) “Migración”, “traducción”, “circulación”. *Intercambios internacionales en la construcción de la ciudad*. 2º Congresso Internacional de História Urbana Da construção do território ao planejamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). Campinas, 26 a 29 de outubro; ANGOTTI SALGUEIRO, HELIANA (1992), *Cidades capitais do século XIX. Racionalidades. Cosmopolitismo e tranferencia de modelos*. Universidad de São Paulo. São Paulo; HOFFER, ANDREAS (2003) *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. El Ancora Editores/ Corporación La Candelaria. Bogotá.

---

um conjunto de circunstâncias políticas, financeiras e operacionais, para o qual a experiência e a confiança no desempenho exercem papel importante.



---

## 1. Introdução

As áreas urbanas se caracterizam por serem sistemas dinâmicos e complexos onde confluem diferentes processos físicos, sociais, meioambientais e econômicos. No âmbito local as problemáticas estão associadas às condições de vida da população no contexto de um mundo globalizado. Se por um lado estas áreas se interligam e competem como parte de uma rede internacional de cidades, por outro se vêem necessitadas de resolver os problemas que afetam diretamente o cotidiano dos cidadãos. É imprescindível desenhar a estratégia das cidades de acordo com os padrões globais sem, entretanto esquecer os particularismos do contexto histórico, socioeconômico e político de cada urbe. Segundo Borja e Castells “las políticas urbanas positivas se mueven, en consecuencia, entre las exigencias teóricas de la competitividad y las dinámicas prácticas generadas por la competencia entre grupos y territorios en la era de la globalización” (Borja e Castells, 1997).<sup>4</sup>

Assim a renovação das cidades está diretamente ligada à preocupação pela qualidade de vida dos que nela vivem e não está alheia às premissas que um mundo global e sustentável. Os processos de renovação urbana são uma prioridade na maioria das agendas políticas dos governos municipais e estaduais. No entanto não existe uma única definição do que se entende por renovação, regeneração ou reabilitação de cidades e dos bairros que a constituem, e isso se deve a multiplicidade de aspectos e iniciativas que se vinculam ao conceito de renovação. Por exemplo, criar projetos habitacionais para suprir déficits urbanos, construir uma escola, melhorar a canalização das águas e esgotos, desenhar um novo traçado para uma praça pública, dar emprego a desocupados nos bairros ou reabilitar as fachadas dos edifícios são diferentes exemplos do que se supõe seja a renovação urbana. Portanto, é necessário inicialmente um entendimento mais preciso dos processos de renovação de bairros.<sup>5</sup>

Todas as intervenções possuem o objetivo comum de solucionar problemas. A busca de motivos como déficit habitacional ou nível de degradação de certos bairros demonstra que não existe uma única causa na origem dos problemas (Van Kempen, 1994)<sup>6</sup>. É comum também verificar bairros com idênticas características em relação ao desenho ou propriedade da terra apresentam situações totalmente opostas, enquanto uns são lugares atrativos para viver, outros emergem como focos de marginalização social.

A escala local deve ser entendida na sua inegável interrelação entre o “físico” e o “social”, precisamente porque determina o tipo adequado de intervenção a desenvolver. São vários os problemas a solucionar diante do crescimento espraiado, em “mancha de óleo” que levou a uma suburbanização estrutural das cidades. O esque-

---

4 BORJA e CASTELLS (1997). Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus, pág. 185.

<sup>5</sup> Este texto se baseia no trabalho conjunto realizado com a economista Montserrat Pareja Eastaway da Universidade de Barcelona na Comissão de Regeneração Integral de Bairros (C-3) da Associação Mundial de Grandes Metrópolis (Metrópolis) no triênio 2005-2008 e cujos resultados foram apresentados em documento síntese desta instituição, em Sidney no ano de 2008 e que pode ser consultado no site da Metrópolis. Ver PAREJA-EASTAWAY, M (2008). *Regeneración Integral de Barrios - C3. Informe Final do período 2005-2008*. Sidney: Ciudades en Conexión. Associação Mundial de Grandes Metrópolis –METROPOLIS. Barcelona. Ver em < [www.metropolis.org](http://www.metropolis.org)>

6 VAN KEMPEN, R. (1994) High rise living: the social limits to design, In : B. Danermark and I. Elander (eds) *Social rented Housing in Europe: Policy, Tenure and Design*. Delft: University Press.



ma proposto por Manuel Herce (Herce, 2009)<sup>7</sup> indicado na “Imagem 1” coloca em evidência o círculo vicioso criado ao se construir infraestruturas que estendem as cidades ou que provocam mais demanda por infraestruturas; e as consequências ambientais e sociais desse modelo.

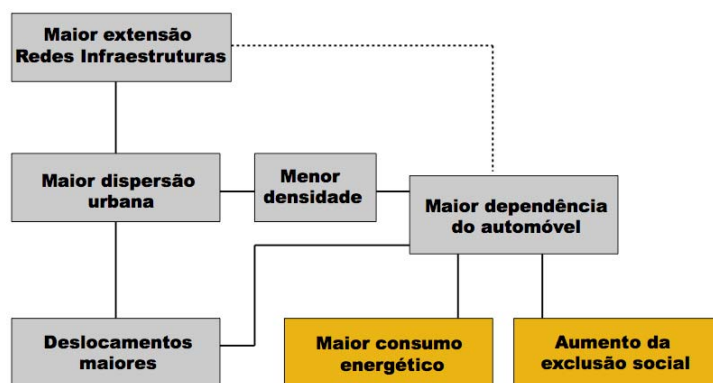


Imagem 1: O modelo territorial de expansão contínua da cidade e suas consequências. Fonte: HERCE, 2009. p. 17

A variedade de problemas por outro lado determina como devemos enfrentá-los. Por isso cada cidade utiliza os meios e recursos disponíveis dado pelo seu contexto histórico e socio-econômico. Deste modo os processos de renovação estão constituídos por um amplo elenco de mecanismos que podem ser utilizados de forma diferenciada envolvendo distintos agentes e instituições, voltadas para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes, e definida não necessariamente na esfera da cidadania, mas por vezes com base em modelos abstratos de uma cidade ideal.

A economista Pareja Eastaway (2005) explica que a partir da segunda metade do século XX surge tanto em âmbitos acadêmicos como institucionais um intenso debate sobre os mecanismos que permitem melhorar as condições de vida da sociedade. Ao longo de décadas de intervenção em cidades e bairros se identificam tendências mais ou menos habituais e próprias de certos contextos. Por exemplo, enquanto a demolição de bairros foi um instrumento habitual para combater a exclusão social no contexto holandês e francês, é dificilmente viável no caso espanhol<sup>8</sup>.

Já a regularização do direito de propriedade sobre as habitações se observa como condição prioritária no processo de renovação do ambiente urbano no continente Africano.<sup>9</sup> A privatização da habitação social pública nos países do Centro e Leste da

<sup>7</sup> HERCE, MANUEL (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverté. Barcelona.

<sup>8</sup> A demolição de conjuntos habitacionais nos processos de regeneração ou renovação urbana na Espanha somente foi utilizada de forma generalizada nos edifícios afetados por uma patologia do cimento, denominada “aluminosis” e não como política pública.

<sup>9</sup> Esta observação faz referência aos assentamentos de Abidjan, Antananarivo ou Brazzaville, o que não ocorre de maneira equânime no caso brasileiro onde há projetos de renovação e integração de bairros informais. Cidades como

---

Europa é a causa mais importante da deterioração e falta de manutenção dos conjuntos habitacionais. E ainda as parcerias entre agentes públicos e privados com o objetivo de mobilizar recursos econômicos e financeiros para a regeneração possuem uma grande tradição em países anglosaxões. Entretanto, essa prática em países latinoamericanos é mais limitada.

O estado da questão no momento atual indica que os governos vêm apostando por uma perspectiva “integral” nos processos de renovação. Observa-se a definição dos padrões de processos de renovação segundo *“la visión y acción comprensiva y integrada que conlleva a la resolución de los problemas urbanos que busca la mejora sostenible de las condiciones económicas, físicas, sociales y medioambientales de un área que ha sido sujeta a cambios”* (Roberts, 2000).<sup>10</sup>

A União Europeia, por exemplo, recomenda o princípio das políticas integrais como aquele que *“consigue la integración tanto a escala horizontal, estimulando los efectos sinérgicos de las dimensiones social, medioambiental y económica de la sostenibilidad, como verticalmente, entre todos los niveles de la Unión Europea, estados Miembros y gobiernos regionales y locales, con el objeto de conseguir una mayor coherencia entre los diferentes niveles”* (European Sustainable Cities report for Local Authorities, documento online)<sup>11</sup>.

Existe, portanto, uma dinâmica e variedade nas intervenções e nos contextos nos quais se atua e cada caso se converte num exemplo particular, com conotações próprias. Não obstante a comparação daqueles elementos que facilitam ou impedem o correto desenvolvimento das políticas permite identificar, independentemente das particularidades, que há elementos comuns ou chave de sucesso ou de fracasso daquelas práticas de renovação urbana. A análise dos casos de renovação urbana de diversas cidades - Lisboa, Barcelona, Moscou, México, Rio de Janeiro, São Paulo, Antanarivo, Brazzaville, Seul etc. - apresentados na citada Comissão 3 de Metrópolis<sup>12</sup>, demonstrou que os elementos de sucesso estavam estreitamente relacionados a fatores políticos e a presença de atores fortemente implicados nos processos de gestão e implementação.

Surgem assim oportunidades de transferência de conhecimento entre cidades e possibilidades de transferência de políticas. Segundo Szemzo et al. (2005)<sup>13</sup>, a “transferability” no contexto da regeneração urbana representa a possibilidade de comunicar dados, informação, políticas e experiências e depende, entre outros, da vontade política e do debate aberto entre aqueles atores chave, responsáveis por conduzir projetos à prática.

O funcionamento de processos de regeneração urbana está apresentado no quadro abaixo, que, de maneira bastante esquemática mostra que a estratégia a seguir dependerá da abrangência das análises realizadas e do diagnóstico traçado. Sendo e-

---

Rio ou São Paulo aceitam a existência do mercado informal enquanto Belo Horizonte incorporou uma maior preocupação pela regularização no seu programa de bairros.

10 ROBERTS, P (2000). Evolution, definition and purpose of urban regeneration. In: Roberts, P and Hugo Sykes (eds). *Urban Regeneration: A Handbook*. London, Thousand Oaks, New Delhi,: SAGE Publications.

<sup>11</sup> <<http://ec.europa.eu/environment/urban/locsm-en.htm>>

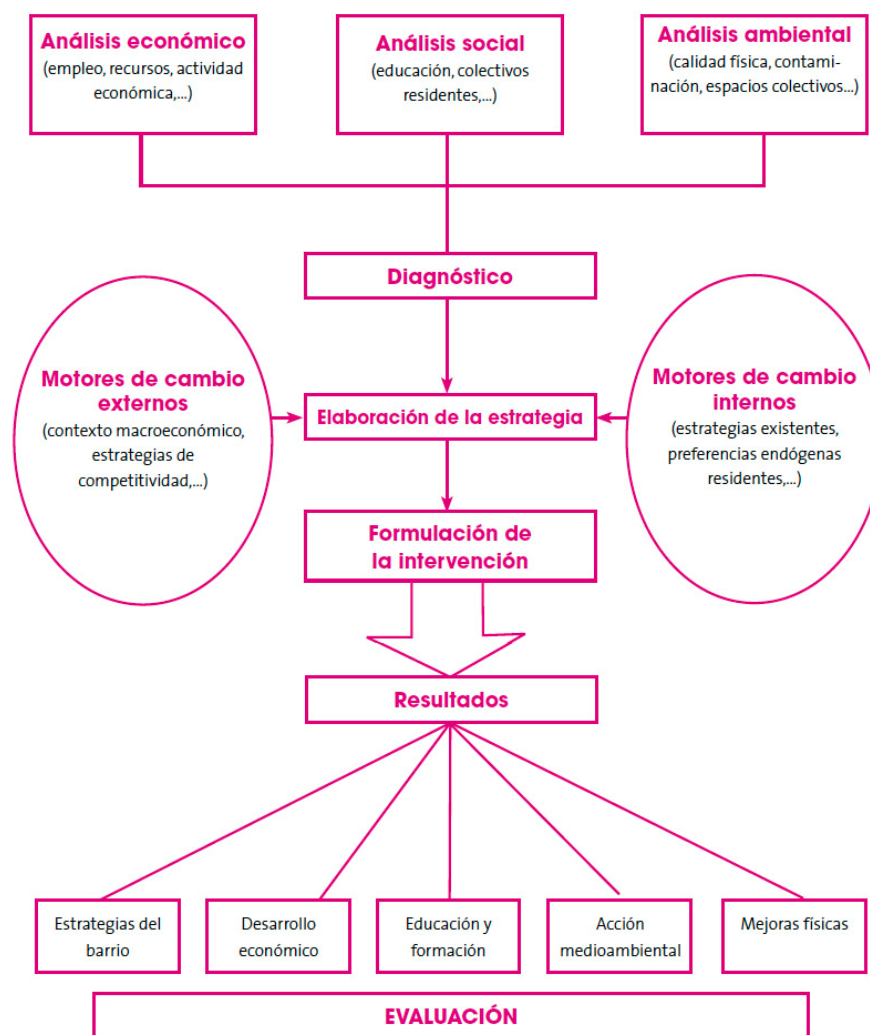
<sup>12</sup> Ver nota 5 sobre o trabalho da Comissão 3 de Metrópolis sobre a Regeneração Integral de Bairros.

13 SZEMZO, H. TOSICS, I. Y GERHAZI, E. (2005) Transferability. RESTATE report. Documento online em <<http://www.restate.geog.uu.nl/results/Transferability/transf.zip>>

vidente que há fatores internos e externos que incidem na formulação da intervenção proposta e os resultados podem ser alcançadas em diversos âmbitos: melhoras físicas, meio ambientais, desenvolvimento econômico, educação e formação, entre outros.

De fato, trata-se de buscar a aplicabilidade das soluções de renovação urbana de comprovada eficácia nos contextos latino-americano, brasileiro e também europeu e a sua integração ao contexto do país moçambicano em base à noção de circulação de idéias referida anteriormente. Para tanto a formulação e investigação dos meios para programar a renovação no âmbito dos casos a serem elencados exigirá a construção de consenso entre os vários atores políticos, técnicos e profissionais envolvidos na ação que se deseja implementar.

### Quadro de Processo de Regeneração Urbana.



Fonte: Relatório da Comissão de Regeneração de Bairros. Metrôpoles 2008. Elaboração de Pareja Eastaway sobre Roberts, 2000.

## 2. Objeto e Definição do âmbito de atuação.

O **município de Maputo** constitui o **principal objeto de trabalho** e pesquisa no campo do planejamento urbano, habitação, transporte e mobilidade ensejados nesta consultoria. Não se deve desconsiderar que a capital, junto com Matola, forma uma área denominada “Grande Maputo”, com um eixo de 20km interligando e articulando ambas as cidades e portanto devem ser analisadas paralelamente.



Imagem 2 : Localização de Moçambique e Maputo (Imagem extraída do trabalho de Paula González).

No momento de realização da visita observou-se que o território de implantação da cidade comportava uma área urbanizada de 110 km<sup>2</sup> disposta numa área total de 300 km<sup>2</sup> que configura a área municipal. A população aproxima-se a 1.250.000 habitantes oferecendo uma densidade de 37 hab/hectare. No âmbito administrativo há 63 bairros que se dividem em 7 distritos (Boane, Magude, Manhiça, Marracuene, Matutuine, Moamba, Namaacha).<sup>14</sup>

O principal objetivo da visita foi obter uma visão dos problemas que enfrenta a cidade e refletir sobre alternativas de seu desenvolvimento. Em primeiro lugar verificou-se que desde o ano de 2004 a Prefeitura de Maputo iniciou um processo de “arrumar a casa” e para tal necessitou investir na capacitação profissional interna, tendo pedido apoio ao Banco Mundial. Assim, desde 2007 se está executando o Programa de Desenvolvimento Municipal de Maputo - PROMAPUTO, que se estende até 2016 e tem como objetivo o aumento da cobertura e qualidade dos serviços municipais oferecidos aos cidadãos, mediante o fortalecimento institucional e aumento da capacidade financeira da Prefeitura de Maputo.<sup>15</sup>

Em segundo lugar, observou-se que os temas urbanos mais relevantes, como a Habitação, o Uso do Solo, a Mobilidade e a Infraestrutura, preocupam as autoridades moçambicanas, determinadas em estruturar um quadro estratégico que possa suportar as futuras demandas, bem como corrigir distorções já identificadas.

<sup>14</sup> Conselho Municipal de Maputo, Universidade Eduardo Mondlane e Centro de estudos do Habitat da faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico. (setembro de 2008). *Análise da Situação Actual do município de Maputo*. vol. II.

<sup>15</sup> O Programa PROMAPUTO pode ser consultado na página: <http://web.worldbank.org/external/projects>. A primeira fase já se realizou com a contratação de mais de 70 técnicos, enquanto a segunda se iniciou com uma partida orçamentária de US\$ 50 milhões do Banco Mundial, US\$ 15 milhões da Prefeitura de Maputo e US\$ 5 milhões do Governo Central, a serem desembolsados durante os próximos 5 anos.

---

Parte-se então do fato que essas questões constam do planejamento urbano atual, tendo sido concebidos planos para Maputo e Matola, promovidos pelo Conselho Municipal de Maputo e organizados pela Universidade Eduardo Mondlane e o Centro de Estudos do Habitat. Se por um lado a ênfase prioritária está na capacitação dos quadros das instituições municipais; por outro estes planos estabelecem uma lei geral do ordenamento territorial e a divisão do município em três grandes zonas com ações programadas e metodologias apropriadas, contemplando áreas de novas centralidades a desenvolver.<sup>16</sup>



Imagem 3: Visita ao Pelouro da Infraestrutura em março de 2011. Da esq. para direita: Sr.Sérgio Magalhães, Sr.Diogo Wanon, Sr. Mario Jorge Macaringue, Sra. Verena Andreatta, Sra. Sofia Santos e técnicos moçambicanos.

O Plano de Estrutura de Maputo de 2008<sup>17</sup> representa o primeiro plano de ordenação urbanística de Maputo elaborado por profissionais moçambicanos, de ampla participação técnica dos órgãos criados pela Prefeitura e também de participação da sociedade civil mediante consultas públicas nos diversos bairros de Maputo. Coordenado pelo Centro de Estudos do Habitat, contou com os estudantes de arquitetura da faculdade Eduardo Mondlane para os levantamentos prévios. Justifica sua elaboração a obrigatoriedade indicada por lei e a premissa do seu desenvolvimento mediante um contínuo diálogo e recolhida de opiniões de todos os atores que desejam fazer parte do processo de desenvolvimento urbano e social da cidade. Além da previsão de áreas de novas centralidades, prevêem-se a requalificação, ordenação e densificação dos bairros informais com a previsão de criação de novas infraestruturas básicas. No entanto o maior consenso reside na proposta de melhora da acessibilidade em todas as áreas da cidade, ao centro e suas conexões com o resto da região e dos países vizinhos.

O Plano de Estrutura de Matola de 2009, de grande importância para a estruturação do município que se relaciona mais fortemente com Maputo, foi desenvolvido também pelo mesmo Centro de Estudos do Habitat, contando com profissionais do programa de cooperação espanhol. Este plano não chegou a uma conclusão final, pois o muni-

---

<sup>16</sup> Existe uma estreita vinculação entre governo e universidade. Os técnicos locais formados ao longo dos 25 anos de existência da faculdade de arquitetura participam ativamente do planejamento e desenvolvimento da cidade. Na entrevista realizada em março de 2011 pelos consultores com o Diretor Luis Eugenio da Silva Lage ficou evidente que a universidade trabalha para dar respostas ao governo no sentido de atender a todas as demandas sociais de Maputo até 2025.

<sup>17</sup> Ver bibliografia da documentação oficial fornecida pelo governo moçambicano.

cípio de Matola passou por uma descontinuidade política que acabou por atrasar o andamento dos trabalhos.<sup>18</sup>

A realização dos planos urbanos como peça documental constituída por diferentes porpostas e discursos do Estado<sup>19</sup> se observa como premissa e valor urbanístico extremamente positivo para Maputo e Matola. Nestes a organização institucional, administrativa e acadêmica reúnem no planejamento urbano as considerações e diagnóstico sobre a cidade, plasmados num documento de futuro, com objetivos concretos, e que se reforçados podem alcançar a estabilidade e equilíbrio do território em base na confiança nos instrumentos de planejamento.

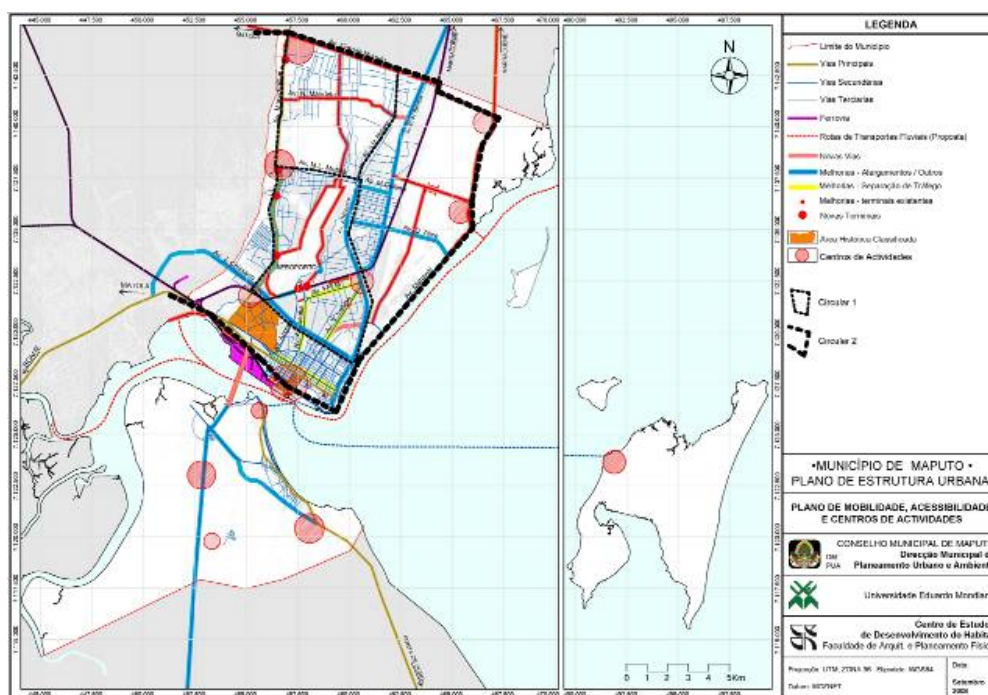


Imagem 3: Plano de mobilidade, acessibilidade e novos centros de atividades (centralidades) propostas no Plano de Estrutura de Maputo, 2008.

**A partir da leitura e diagnóstico realizados sobre o Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo<sup>20</sup>, recomendamos direcionar os esforços diretamente ao plano operacional e de pormenor.** A simultaneidade do desenho de projetos e da gestão dos seus conteúdos é uma ótima maneira de formar técnicos capacitados que possam estender ao resto da cidade soluções urbanas e de gestão aplicadas inicialmente em alguns lugares.

Trata-se, portanto de definir o **âmbito de atuação físico** a partir das centralidades estabelecidas e propostas no Plano de Estrutura Urbana de Maputo. Escolhido esse âmbito se tratará de definir o **projeto de renovação urbana** adequado. Certamente

<sup>18</sup> Dados obtidos de trabalho não publicado. GONZÁLEZ AZCÁRATE, Paula. Mestrado em Gestão da Cidade da Universidade Aberta da Catalunha, 2009.

<sup>19</sup> VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história de planejamento urbano no Brasil, no livro de Déak, C; Schiffer, S. *O processo de urbanização no Brasil*. Ed. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.

<sup>20</sup> O Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo apresentado compõe-se da Análise da Situação Atual do Município de Maputo (II), do Relatório de Fundamentação das Opções do PEUMM (III) e do Regulamento do PEUMM (IV) e outros componentes como mapas e plantas.

---

será necessário como requerimento para que o projeto avance a elaboração de estudos e pesquisas específicas. Mas, por outro lado, trata-se também de definir conjuntamente soluções a nível mais global da cidade já que haverá interferências entre a escala de atuação de bairro (projeto de renovação urbana) e a escalas de planejamento da cidade (planos de estrutura urbana vigentes).

---

### 3. Conceito e objetivos da atuação

As cidades vivem um período de profunda transição e transformação, em especial as grandes cidades. Mais da metade da população mundial é urbana e esse fenômeno de urbanização se acelerará nos próximos 25 a 30 anos. A pobreza urbana se acentuará se não forem tomadas medidas imediatas (DAVIS, 2006).<sup>21</sup> Se para os países ocidentais industrializados essa realidade já está consolidada, para os países em desenvolvimento os fatores de expansão e de crescimento assumem um papel relevante.

Não obstante, as questões urbanas contemporâneas se sobrepõem mesmo em tempos históricos distintos e em realidades diversas, na Europa ou em África, absorvendo os desafios da economia em crise, da escassez energética, das mudanças demográficas e do esgotamento do modelo de ocupação predatória do território que vigora há largas décadas. Constrói-se um novo paradigma que acolha essas novas dimensões: o meio ambiente (redução de pegadas ecológicas<sup>22</sup>, recuperação, reciclagem, fomento de energias renováveis), o modelo de crescimento das cidades (cidades densas), a qualidade de vida (cidades construídas por e para os seus habitantes, pensando em gerações futuras) e inovação urbana (cidades inteligentes e mais eficazes).<sup>23</sup>

Moçambique vive um período de forte crescimento econômico e é importante que o planejamento se baseie na consciência das mudanças que estão por vir. Sua capital foi escolhida pelas autoridades moçambicanas como um primeiro patamar de promoção de políticas voltadas para o desenvolvimento urbano. Esta tarefa enseja que a qualidade de vida da sua população se assentará em novas bases, nos novos paradigmas de desenvolvimento e, portanto, se incumbe tratá-la como referência deste novo modelo.

O quadro urbano é intrinsicamente associado ao desenvolvimento nacional, em relação biunívoca. Assim, políticas de habitação e urbanas, para além de serem políticas sociais, quando bem sucedidas podem representar significativos ganhos também econômicos ao país. Pode afirmar-se que o desenvolvimento de Moçambique será urbano e positivamente vinculado à melhora do seu sistema de cidades e de suas populações.

---

<sup>21</sup> DAVIS, MIKE (2006) *Planeta Favela*. Ed. Boitempo. São Paulo. Segundo este autor “Está bastante divulgado pelos pesquisadores do projeto Observatório Urbano da ONU que “adverte que, em 2020, a pobreza urbana do mundo chegará a **45% ou 50%** do total de moradores das cidades”. Por outro lado, segundo o especialista em planejamento Gautam Chatterjee, “se essa tendência continuar sem se abater, só teremos favelas sem cidades” (p.28).

<sup>22</sup> NASCIMENTO, IULI (2008) *Ecorregiones C1*. Informe Final do período 2005-2008. Sidney: Ciudades en Conexión. Associação Mundial de Grandes Metrópolis –METROPOLIS. Barcelona. Ver em < [www.metropolis.org](http://www.metropolis.org)> Segundo o autor a pegada ecológica de uma região representa uma estimativa das necessidades globais necessárias para garantir a qualidade de vida de sua população. A noção mais usada atualmente é aquela relativa à biocapacidade por habitante. A pegada ecológica corresponde ao indicador de sustentabilidade ambiental.

<sup>23</sup> Estes conceitos estão na pauta das preocupações das grandes cidades, com mais de um milhão de habitantes, associadas sob a organização denominada Metropolis e cujo debate nos próximos três anos se centrará na nova dimensão do paradigma que sobrepõem e sucedem o atual. Ver o plano de ação 2012-2014 na página web [www.metropolis.org](http://www.metropolis.org)



---

As evidências que surgem a partir da condição urbana existente em Maputo e diagnosticadas *in situ* e, sobretudo, no intercâmbio de informações com profissionais e políticos locais, sugerem que o futuro da cidade tem plenas condições de nortear-se pelos conceitos urbanísticos mais atuais, centrados em projetos de renovação urbana, em acordo com os desafios que a nossa contemporaneidade nos coloca – e que, por óbvio, também estruturam esta consultoria.

Os conceitos que norteiam os **projetos de renovação urbana** que se deseja desenvolver parte de **princípios teóricos** que vem sendo desenvolvido no seio da universidade federal do Rio de Janeiro<sup>24</sup> e da Politécnica da Catalunha<sup>25</sup> da qual os autores e colaboradores deste informe formam parte como equipes acadêmicas associadas.

Estes princípios são os seguintes:

### 3.1.1. Integrar física, urbanística e socialmente os bairros à cidade: o princípio da urbanicidade

Reconhece-se que a primeira e mais essencial condição da cidade é a de lugar da interação social. O intercâmbio que não ocorre apenas no campo econômico, mas predominantemente no campo das relações entre os indivíduos e os grupos. A estrutura espacial da cidade reflete e suporta essa função, que se materializa no espaço urbano. O **princípio da urbanicidade** (MAGALHÃES, 2002)<sup>26</sup> sustenta manter público o espaço urbano, garantir o seu uso por todos e para todos os cidadãos. Significa reconhecer a cultura que o produziu, seja na diversidade morfológica, seja na unidade espacial. Significa ampliar as possibilidades democráticas pela oportunidade do convívio entre as diferenças, o que é possível com tolerância, reconhecimento dos direitos próprios e alheios. A cidade é a afirmação do qualitativo e do heterogêneo.

### 3.1.2. A cidade como construção compartilhada

A cidade de hoje não existe sem infra-estrutura, ruas pavimentadas, transporte coletivo, escolas, hospitais e praças. E a cada momento novos serviços são requeridos – redes de telefonia, fibra ótica, telecomuni-

---

<sup>24</sup> Os autores desde relatório aportam muitas das referências bibliográficas e marco teórico. Tanto em nível teórico como na *práxis*, os autores atuaram no Rio de Janeiro. E, no contexto latinoamericano, o trabalho realizado oferece um pensamento exclusivo, forjado e testado no período considerado como a “década de ouro do desenvolvimento urbano da cidade” segundo o catalão Josep Maria Montaner (2010) e cujos fundamentos foram expostos em teses doutorais e experiências práticas e acadêmicas aplicadas também em outros contextos do mundo ocidental.

<sup>25</sup> O pensamento teórico no âmbito da “urbanização e do espaço público como suporte infraestrutural da cidade” levou diversos autores tais como Manuel Herce, Francesc Magrinyà, Gabriel Dupuy, entre outros, a mostrar como as infraestruturas, historicamente, foram bem concebidas e capazes de mostrar-se adequadamente harmônicas na capacidade de atuação sobre o território e dos requerimentos do desenvolvimento de uma sociedade. O afastamento progressivo desta premissa levou quase sempre a uma engenharia megalômana, sem limites, e que produziu uma forte rejeição por parte de setores sociais, e que, além disso, se transformaram facilmente em conservadoras, negando as mudanças desejadas pelo novo contexto mundial. As referências bibliográficas dos autores mencionados por ordem de citação são a seguinte:

HERCE, MANUEL. (editor) e Magrinyà, F. (2002) *La ingeniería en la evolución de la urbanística*. Edicions UPC. Barcelona.

DUPUY, G. (1997) *L'urbanisme de les xarxes. Teories i Mètodes*. Editora Oikos-Tau. Barcelona.

<sup>26</sup> MAGALHÃES, Sérgio. (2002). *Sobre a Cidade: Habitação e democracia no Rio de Janeiro*. Proeditores: São Paulo, p. 37.

---

cação, etc. Assim, embora a moradia seja a função responsável por a maior expressão da forma urbana, construir cidade não se resume a construir casas. Em Moçambique não é diferente de outros países em desenvolvimento: o esforço de promoção da moradia tem sido feito pelas próprias famílias, mesmo pobres. São elas que constroem suas casas em seu desejo de inserção urbana. No entanto, a promoção das infraestruturas e dos serviços é inalcançável para elas sem o protagonismo estatal: as famílias podem produzir moradias, mas são os governos que podem amalgamar a cidade. Os investimentos serão mais bem sucedidos em sintonia com o **princípio da cidade como construção compartilhada**, quando potencializam energias públicas e privadas, em objetivos correlacionados (MAGALHÃES, 2002).<sup>27</sup> Assim, os recursos públicos poderão ser mais potentes se preferencialmente destinados a construir infraestruturas e garantindo os serviços, alcançando número muito maior de beneficiados, do que se forem alocados à construção de moradias. Os “novos construtores” serão os políticos, gestores, arquitetos, urbanistas, engenheiros – e os próprios cidadãos, ou, nas palavras de Paul Colier (COLIER, 2008)<sup>28</sup> e usando-as como metáfora, os “mestres de obras sem fronteiras”.

### 3.1.3. O novo desenho da cidade sustentável: o princípio da contigüidade

Dois grandes projetos se interrelacionam, aproveitar e valorizar o esforço coletivo já despendido na construção da cidade e permitir o acesso ordenado à cidade legal. A aspiração será por um desenho de cidade que respeite esse esforço da coletividade, reconhecendo ambiências e os usos produzidos ao longo do tempo, valorizando os investimentos realizados na produção das infraestruturas – não permitindo ociosidade; preservando os aspectos naturais; encarando o cidadão como protagonista da vida urbana. O **princípio da contigüidade** reconhece as preexistências e reivindica que a inserção de novos elementos deva se dar em atenção às conquistas já alcançadas (MAGALHÃES, 2002, 2007).<sup>29</sup>

### 3.1.4. A mobilidade na cidade: o princípio da mobilidade como direito

Igualmente é importante reconhecer a **mobilidade urbana como direito** e uma conquista social importante; entender que mobilidade e transporte não significa a mesma coisa é uma consequência desta conquista (HERCE, 2009).<sup>30</sup> O papel das infraestruturas como fator de desenvolvimento econômico levou a uma permanente reivindicação de ampliação das redes, do aumento da sua complexidade. É paradoxal que a ampliação indiscriminada das redes de infraestruturas se traduza em mais dispersão nas cidades, o que gera, entre outras coisas, um modelo de mobilidade insustentável, de alto consumo de energia e de crescente internalização dos custos por amplas camadas da população –que efeti-

---

<sup>27</sup> MAGALHÃES, Sérgio. (2002). *Sobre a Cidade: Habitação e democracia no Rio de Janeiro*. Proeditores: São Paulo, p. 41.

<sup>28</sup> COLIER, Paul (2008). *El Club de la miseria. Qué falla en los países más pobres del mundo*. Ed. Turner: Madri.

<sup>29</sup> MAGALHÃES, Sérgio. (2002). *Sobre a Cidade: Habitação e democracia no Rio de Janeiro*. Proeditores: São Paulo; (2007) *A Cidade na incerteza. Ruptura e contigüidade em urbanismo*. Editora Prourb. Rio de Janeiro.

<sup>30</sup> HERCE, Manuel (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverté. Barcelona. p. 15.

vamente se vêm impedidas do pleno exercício do direito à mobilidade. Portanto, o discurso da produção constante de novas áreas a ocupar, novas infraestruturas, e não da gestão racional das existentes, significa um erro grave e não é conveniente adotá-lo no contexto da mudança paradigmática que se acerca.

### 3.1.5. Iniciar um sistema sólido de cooperação

É necessário um consenso social sobre os principais temas estratégicos para os bairros indicados como centralidades, entre os organismos da administração pública e os participantes da cooperação.

A elaboração de um Projeto de Renovação Urbana ou Intervenção Urbanística e Social não será possível sem a participação de todos os agentes socio-econômicos que atuam no âmbito do trabalho. Por este motivo, se propõem desenvolver uma **ampla negociação com diferentes administrações, organismos, associações** para considerar e integrar as opiniões e expectativas, assim como as estratégias próprias que se encaixam com os objetivos estratégicos do desenvolvimento de áreas de Maputo.

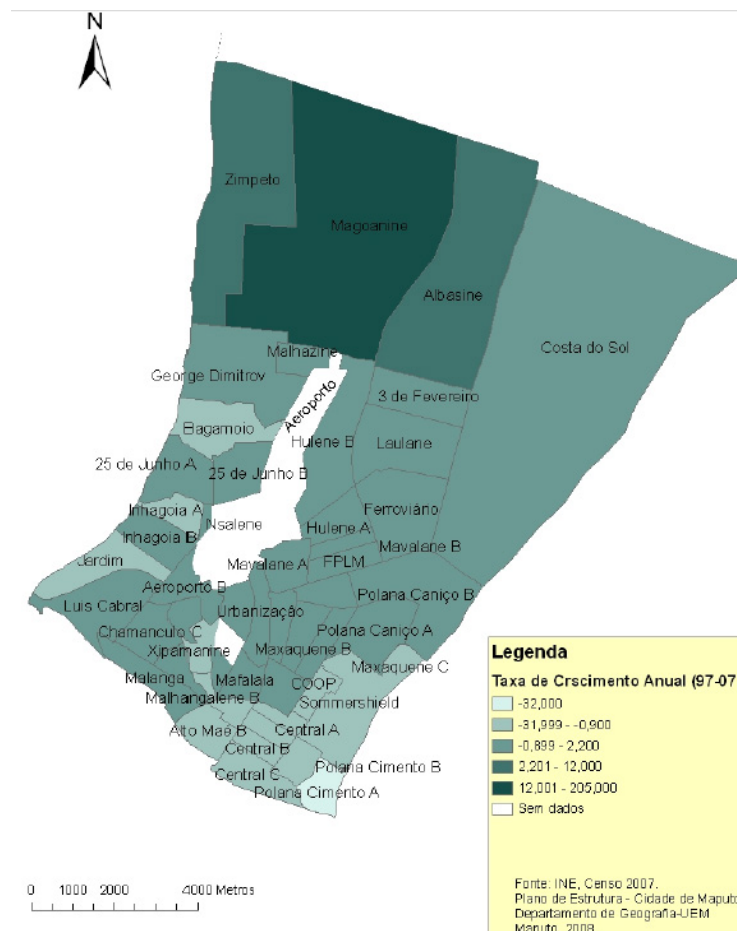


Imagem 4: Plano de Estrutura 2008. Taxa de crescimento anual 1997-2007.

---

## 4. Método e Pressupostos aplicáveis a Maputo

A urbanização de Moçambique, tudo leva a crer, será inexorável. Mas ela poderá recolher melhores frutos – e, sobretudo, evitará grandes danos – se vier acompanhada de um sistema de planeamento e gestão. Diferentemente, porém, de outros países que buscavam traçar seus planos como condição para o desenvolvimento – aos quais o desenvolvimento deveria obedecer – a história já demonstrou que é mais prudente e mais sábio agir em sintonia, sem precedências, entre a realidade e o desejo. Ambos são fatores extremamente poderosos. Não convém que se distanciem entre si.

É importante a consecução de um **método para abordar o novo modelo de cidade**. O planeamento urbanístico conta com amplos matizes: programas de habitação e urbanismo, estratégias ambientais, projetos urbanos, infraestruturas críticas, infraestruturas ligadas aos ciclos naturais, agendas de necessidades sociais, planejar dentro da perspectiva de gênero, programas de integração social, programas económicos de relançamento das cidades, planos de mobilidade urbana e análises da mobilidade gerada pelo conjunto dos meios.

Nesses termos, um sistema de planeamento contemporâneo há de identificar as grandes linhas de futuro e sobre elas prover a condução do processo em diversas escalas, sem hierarquias entre elas. Isto é, planos e projetos se apóiam mutuamente, são instrumentos necessários conforme a conveniência e a oportunidade.

Os pressupostos prévios a qualquer projeto de renovação urbana deve ser concebido a partir da observação dos seguintes pressupostos elaborados pela equipe consultora.

### 4.1. Crescimento do sistema urbano é parceiro do desenvolvimento nacional

A relação demográfica campo-cidade de Moçambique deverá sofrer uma importante inflexão nos próximos anos, tornando-se a população majoritariamente urbana. O sistema urbano experimentará intenso crescimento demográfico, fruto da imigração, em parte, mas também das melhores condições de vida.

As cidades também se expandirão em área ocupada. É bastante provável que tal expansão se dê em densidades médias inferiores às atuais. Isto é previsível por razões que se somam, entre as quais se destaca a adoção do modo de transporte público por pneus, hegemônico nas cidades.

Maputo é uma cidade consolidada, bem constituída e estruturada, no que é comumente descrita como “cidade de cimento”. Outra “cidade”, designada por “cidade de caniço”, está também parcialmente consolidada ou em processo acelerado de consolidação. Assim, é possível perceber que grande parte desta última já se apresenta com construções de alvenaria, o que a configuraria como “cidade popular”, ou “cidade informal”, mas já não mais como “de caniço”. Contudo, é possível estimar que nos próximos anos venham a se constituir novos assentamentos precários, com características de escassez de serviços tal como a outrora “cidade de caniço” se apresentava. Assim, uma “terceira cidade” viria a compor a realidade urbana de Maputo. Nesse entendimento, compõe-se um gradiente de urbanização, decrescente em qualidade e em serviços públicos à medida em que se afasta do Centro.

---

Embora o fenômeno da urbanização e do crescimento das cidades muitas vezes possa ser percebido como negativo, na realidade ele pode também ser percebido como uma das oportunidades para o desenvolvimento do país. Isto é, Moçambique melhorará seus índices econômicos, sanitários, educacionais e sociais com a consolidação e qualificação do seu sistema urbano.

Por suposto, é este um cenário do qual o país tem consciência e por isso busca enfrentar as questões de habitação, transporte, saneamento e urbanística que se colocam hoje e para o futuro. **O desenvolvimento de Moçambique será urbano e positivamente vinculado à melhora do conjunto de cidades e de suas populações.** Nesse sentido, a redução das desigualdades urbanas há de ser uma permanente política nacional.

#### 4.2. Potencialização dos investimentos públicos

Investimentos são necessários para o conjunto do país, para suas infraestruturas, nos processos de melhora da educação e da saúde, na institucionalização de serviços públicos, entre outros. A disponibilidade de recursos financeiros para aplicação no sistema urbano é limitada.

A população, na expressão de seu desejo por uma vida urbana, já proveu, em grande medida, necessidades de moradia. As famílias produziram seu abrigo. Mesmo quando precárias, as casas servem à demanda por um lugar urbano. Mas não conseguem suprir o fornecimento de infraestrutura, água, esgoto, transporte, energia. Esta é uma necessária e indispensável atribuição do coletivo, no caso, do Estado.



Imagem 5: Vista de bairro informal, Xipamene, Maputo, 2011.

---

Desse modo, as ações públicas a serem promovidas nas cidades precisarão partir desse patamar e aproveitar o esforço já realizado pelas famílias na produção de suas moradias. Não será razoável esperar-se que o Estado tenha condições de prover, por si, a demanda em moradia, transporte e infraestrutura urbana em geral. **Os investimentos públicos poderão ser mais potentes se preferencialmente destinados a construir as infraestruturas**, alcançando número muito maior de beneficiados, do que se forem alocados à construção de moradias.

### 4.3. Uso e aproveitamento da terra

Dentre as condições gerais em que se apóia o desenvolvimento em Moçambique, uma delas é determinante: a propriedade da terra é do Estado.

Assim, estão oferecidas bases importantes para o sistema de planejamento das cidades. Uma vez avaliados os melhores vetores de ocupação do território e das linhas de crescimento, é mais efetiva a possibilidade de indução por melhores soluções.

Por outro lado, a população investiu razoavelmente na construção de suas casas. Sendo a propriedade da terra do Estado, é possível executar a política, já traçada, de consolidação dos assentamentos populares, através dos *DUATs*, instrumentos de regulação do uso e aproveitamento das terras.

Uma vez feita massivamente, **a outorga de DUATs será de grande utilidade para a melhora das habitações e fomento para a indústria de materiais de construção.**

### 4.4. Planejar e agir em simultâneo

No caso de Maputo, as grandes linhas de estruturação do crescimento parecem estar acordadas. Tal planejamento precisa ser de ampla e geral compreensão, compartilhados pela sociedade e governos. Para tanto, a simplicidade de conceitos e expressão devem impor-se ao preciosismo tecnicismo. **Planos locais, que abordem a realidade de cada lugar prioritário, deverão dar suporte a investimentos públicos** em infraestrutura.

Os principais estudos consolidados, elaborados no âmbito cooperação governo-universidade, são caminhos essenciais a serem trilhados.

---

## 5. Estrutura e características da Cidade de Maputo

Maputo se divide em várias cidades, a alta, a baixa, a metropolitana que incorpora Matola, a ilha da Inhaca e Catembe. Sem o intuito de reduzir a importância destas duas últimas, nos concentraremos mais especificamente na Maputo central e sua relação com Matola, e nas características físicas que distinguem a forma dos assentamentos sobre o território municipal. Para isso, adotaremos três "tipologias": a *cidade de cimento*, a *cidade informal* e a *cidade de caniço*.

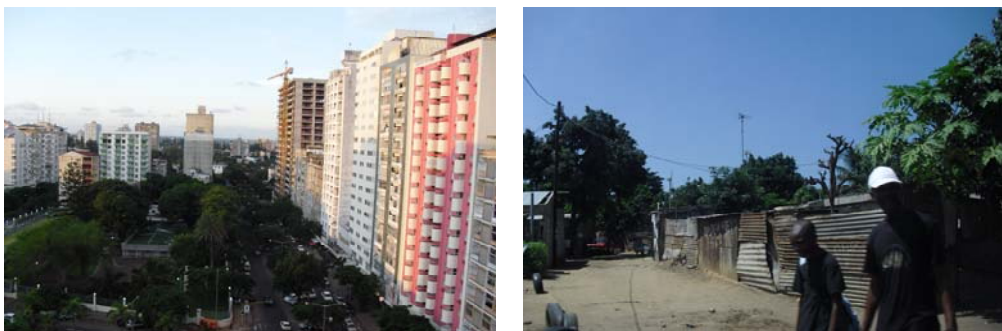


Imagem 6 e 7: A cidade cimento e a cidade caniço/informal, Maputo, 2011.

Chamamos por *cidade informal* àquela onde a ocupação habitacional, consolidada, tem aspecto geral de habitações em alvenaria (Exemplo: Maxaquene, Zimpeto e áreas mais ao norte de Maputo). E, por *cidade de caniço* àquela que, embora consolidada pelas décadas, ainda apresenta aspecto geral de moradia mais precária (exemplo: Chamanculo, em parte; e aquelas favelinhas ao longo da estrada para Matola, etc).

Em relação à *cidade de cimento*, a própria denominação dos moçambicanos não deixa dúvidas que se refere àquela cidade que foi sendo construída pela urbanização portuguesa e que hoje corresponde à malha urbanizada, formal e ordenada. De fato, um olhar sobre os planos urbanos publicados nos últimos 100 anos mostra uma certa cultura de planejamento da cidade que ficou marcada na história urbana de Maputo. E, embora esses planos tenham tido uma descontinuidade no tempo, inclusive por conta do período da guerra, demonstram que a construção da sua estrutura morfológica advém da sucessão de planos urbanos e regras edificatórias de traçado dos lotes (“manual do talhão” ou regra do 3 x 4 x 5 ) que perduraram na cidade e mesmo nos assentamentos informais, precários ou bairros de caniço.

Pode afirmar-se que a Maputo “de cimento”, dividida entre a parte alta e a parte baixa (portuária), concentra a grande maioria das atividades econômicas, culturais, esportivas, administrativas e empresariais. Encontra-se em uma área pontual e reduzida onde os níveis de renda são muito superiores ao dos bairros (como exemplo: o preço de aluguel de uma moradia no centro é de em média US\$ 500, frente aos US\$ 60 nos bairros mais afastados).<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> De acordo com o depoimento de profissionais entrevistados em março de 2011.

---

Constata-se uma dicotomia entre planos urbanos, que são gerados por demanda de um *establishment* de poder culto, formado na Europa, e a transmissão prática, oral, baseada em manuais de construção simples que incidiram na técnica de construção da cidade (ANDREATA, 2006).<sup>32</sup> Os resultados físicos mostram certa regularidade do tecido urbano, mas a ocupação massiva, por outro lado, mostra uma extensa ocupação em áreas inundáveis e com problemas difíceis de drenagem e saneamento.

A lista dos planos urbanos levantados, embora nos interesse apenas o mais recente, incluem: Plano Araújo de 1892, Plano de 1913, Plano Aguilar de 1955, Plano Azevedo de 1969 e o Plano de Estrutura de 1985.<sup>33</sup> Este último foi realizado depois da independência de Moçambique, momento em que, por conta do fim da época colonial portuguesa e o começo da guerra civil, houve uma grande migração para as cidades, pois as cidades representavam lugares mais seguros.

Foram então nacionalizados os imóveis e o solo. O crescimento não planejado das áreas periurbanas foi agravado pela ausência de instrumentos de planejamento urbanístico e de técnicos. Em 1980 estas áreas periurbanas representavam 50% do total da área residencial urbana de Maputo. Este plano de 1985 pretendeu guiar o crescimento da cidade estabelecendo linhas gerais e identificando as áreas que deveriam ser reservadas para usos especiais, porém tratou grande parte da área metropolitana de Maputo e Matola sem considerar as áreas rurais periféricas.

## 5.1. A organização das infraestruturas e seus efeitos

A cidade possui três grandes infraestruturas viárias: duas entradas de acessos rodoviários, a oeste a N1/N2 que leva a Matola; e ao norte a N4. A estrada de ferro parte da Estação de Trem, na Praça dos Trabalhadores na parte baixa, se estende no sentido leste em direção ao distrito de Moamba e se bifurca no sentido noroeste, antes do canal onde se encontra o reservatório de água da cidade, e segue em direção ao norte, passando paralela ao aeroporto e à costa.



Imagem 8: Vista da estação central dos caminhos de ferro de Maputo. 2011.

---

<sup>32</sup> ANDREATA, VERENA. (2006) *Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Editora MauadX. Rio de Janeiro.

<sup>33</sup> Verifica-se certa correspondência entre a sequência histórica dos planos urbanos elaborados para Maputo, do século XIX ao XXI, com um plano a cada 20 anos, com os planos do Rio de Janeiro. Fazem parte da história urbanística e respondem aos paradigmas de cada época em correspondência às correntes de pensamento vigentes.



---

As vias de acesso à cidade de cimento parecem ter sido implantadas atravessando os bairros e de nenhum modo tiveram algum componente de articulação entre esta e os bairros, gerando um efeito barreira na sua execução. Prova disso é que as passarelas que cruzam estas vias acabam pouco utilizadas, pois a população prefere cruzar no nível da pista, arriscando suas vidas. Soluções miméticas às existentes em todo o mundo ocidental e que, neste caso, com um pouco mais de crítica urbanística seria possível superar o erro e implantar semáforos ao longo de todas as vias que percorrem as áreas urbanas.

O equilíbrio funcional da cidade é precário e prova disto é que a “cidade da informalidade” foi sendo criada de forma similar às cidades latinoamericanas: nas franjas de proteção das rodovias e da estrada de ferro, em áreas não propícias à construção como terrenos alagáveis e inundáveis, com ausência de todo o tipo de equipamentos e infraestruturas. (Abramo, 2003).<sup>34</sup>

A maior intensidade do fluxo de população em direção ao centro (cidade de cimento) e o rápido crescimento do uso do automóvel, que se transformou em elemento fundamental para a vida do município, vem requerendo infraestruturas específicas que, se planejadas inadequadamente, poderão mudar de forma bastante adversa a paisagem urbana.

No aspecto de mobilidade e acessibilidade, dadas as exigências atuais, os diagnósticos oferecidos condenam a “estrutura viária exígua e a falta de acessibilidade e transportes”. Ainda é prematuro opinar sobre este tema, mas em base a um olhar mais intuitivo nos parece que há problemas que dizem respeito à desorganização e desordem no funcionamento dos meios de transportes e sistema viário, que obviamente se complicam por conta da precariedade ou falta de estrutura física em alguns eixos.

Os dois distritos mais próximos ao centro de Maputo contêm os populares bairros de Maxaquene e Chamanculo, que são espaços de grande pressão urbanística, mas que também representam espaços de oportunidades para uma transformação que poderá ser orientada em base aos conceitos de gradualidade, complementaridade entre as redes urbanas e o meio ambiente. Esses níveis de urbanização deverão ser compatíveis com o grau de desenvolvimento social do país. É o momento correto de atuar frente à magnitude de um crescimento urbano inexorável e à gravidade do fenômeno de dispersão que vem se observando.

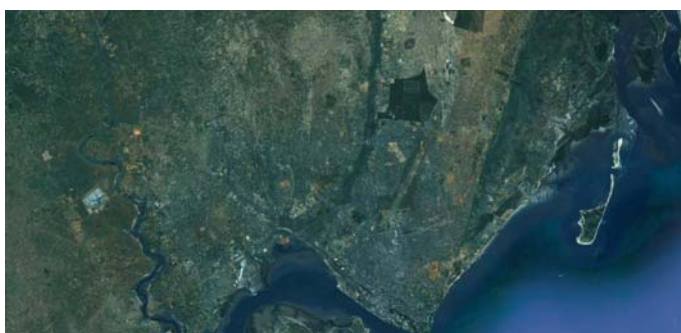


Imagem 9: Mancha urbana de Maputo na atualidade. Fonte: Google Maps. 2011.

---

<sup>34</sup> ABRAMO, Pedro (org.) (2003) *A Cidade da Informalidade. O desafio das cidades latino-americanas*. Rio de Janeiro: Livraria Sete Letras.

---

Uma atenção prioritária para o elemento básico conformador dos tecidos urbanos: as ruas da cidade que, em conjunto com as praças e parques, são os espaços públicos por excelência para a vida humana. Pois a rua é o principal elemento de organização do sistema urbano; é o espaço onde se manifesta a cidadania, um lugar de relacionamento e transmissão cultural e nela se produzem os elementos de comunicação, publicidade. Esses elementos atuam também no plano simbólico da integração social; e o alinhamento e a cota das ruas definem a organização do espaço privado e da edificação. A rua é o principal canal de drenagem do espaço público e de distribuição das redes técnicas da cidade; e é o canal onde se observa a mobilidade de todo o tipo de meios de transportes. A rua, em suma, é o principal canal organizador do sistema de vegetação, une os parques, praças, espaço rural exterior e condiciona o ecossistema urbano.<sup>35</sup>

## 5.2. A Habitação como eixo do desenvolvimento urbano

A Habitação deve ser tratada como o conjunto da moradia, das infraestruturas, dos serviços e dos equipamentos que lhe são correlacionados.

O quadro geral da habitação na capital apresenta um setor razoavelmente bem estruturado, localizado no tecido tradicional da cidade. Este setor é complementado pela maior parte da cidade de Matola. (Embora autónomo, este município compõe a Grande Maputo, e por isso é tratado neste relatório como parte de um todo.)

Uma porção majoritária da habitação, contudo, é formada por moradias com algum grau de precariedade em áreas carentes de urbanização.

Pelas informações recolhidas, a demanda habitacional é muito forte (de aproximadamente 400 mil moradias)<sup>36</sup>, com escassez de moradias tanto para as famílias de melhor renda como para as mais pobres. O custo de aluguel é muito elevado nas áreas formais bem localizadas.

O conjunto da capital somada aos municípios vizinhos apresenta entraves importantes de mobilidade, seja metropolitana ou intraurbana. O sistema de transporte público é insuficiente para a demanda, tanto por ônibus como por vans. O transporte por automóvel também apresenta dificuldades pelo congestionamento das vias nos horários mais demandados.

Sob o ponto de vista sanitário há um bom caminho a percorrer no sentido de universalizar o abastecimento de água potável, visto que o sistema concedido atende aproximadamente menos de metade da população. O esgotamento sanitário ainda não está implantado na maior parte do território ocupado, que se ressentem, também, de um sistema de drenagem adequado.

---

35 ANDREATTA, V.; HERCE, M. (2011) "La actividad de urbanización: costes económicos y ambientales. El concepto de gradualidad. Complementariedad entre redes y con el medio ambiente, niveles de urbanización". In: Herce, Manuel (ed.) *Infraestructuras y medio ambiente. Urbanismo, territorio y redes de servicios*. Editorial UOC -Universidad Oberta de Catalunya. Barcelona. pp. 178/9.

<sup>36</sup> De acordo com as entrevistas realizadas em março de 2011.

---

Se, do ponto de vista topográfico as ocupações são bem resolvidas, assentes sobre terrenos planos, em muitos casos essa característica pode ser contra-producente, na medida em que se avolumam problemas de drenagem.

Esse conjunto leva a que a oferta de equipamentos e serviços públicos fique excessivamente concentrado na área formal de Maputo, exigindo grandes deslocamentos da população e, de outra parte, impedindo o acesso de parcelas importantes.

Do ponto de vista institucional, no âmbito nacional a habitação está regulada pela recentemente aprovada Política de Habitação. O Ministério das Obras Públicas e Habitação, em especial com a Direção Nacional de Habitação e o Fundo de Fomento à Habitação, tem as competências legais para a atuação em nível nacional.

Por outro lado, a Prefeitura de Maputo tem a atribuição de regular as construções e ocupação de território, inclusive com a prerrogativa de concessão de alvarás para uso e aproveitamento da terra e também é responsável pela coleta e destino dos dejetos sólidos.

A Direção Nacional de Águas responde pela captação e abastecimento de água potável e pelo saneamento ambiental sendo que o Fundo de Investimento do Patrimônio de Abastecimento de Água atua em 68 cidades e vilas, inclusive na Região Metropolitana de Maputo.

Em relação à provisão de solo urbano, sendo do Estado a propriedade da terra, compete aos governos locais emitir a licença para o uso e aproveitamento dos terrenos, os DUATs, mediante concessão por até 99 anos.

A permissão para a construção é dada mediante três formas de acesso à terra: por ocupação de boa fé, quando o Estado reconhece o direito de posse por antiguidade; por requerimento; e por hasta pública, para terras grandes. A construção que venha a ser erguida sobre o terreno é que será valorada.

A demanda por moradia urbana é crescente, em face do desenvolvimento do país. Mesmo famílias com renda superior têm dificuldades de acesso pela escassez de oferta, e a demanda é geralmente suprida por iniciativa familiar.

A partir de 2010, com a revisão da legislação, o Fundo de Fomento à Habitação pode manter parcerias com o setor privado. O governo central tem o propósito de ofertar 300.000 lotes urbanizados e 100.000 moradias até 2014, com recursos do FFH e construção pela iniciativa privada.

A produção de materiais de construção é incipiente em face da demanda, exigindo a importação dos principais produtos. Para melhorar a oferta, está em estudos a redução de impostos de importação dos principais materiais de construção.

### **5.3. Serviços Básicos: transportes urbanos e saneamento**

Como enunciado acima, a questão habitacional deve ser tratada como o conjunto da moradia, das infraestruturas, dos serviços e dos equipamentos que lhe

---

são correlacionados. Portanto, os transportes e o saneamento devem ser priorizados como serviços básicos que apóiam o desenvolvimento sustentável da cidade.

### 5.3.1 Os transportes urbanos e a mobilidade

O transporte público urbano<sup>37</sup> é majoritariamente por vans e por ônibus, onde as tarifas, segundo os concessionários, por muito baixas, não permite que o serviço seja rentável. O sistema público responde por 30% da oferta e o sistema privado por 70%. Estima-se em 120.000 passageiros/dia.

A rede de transportes não alcança o nível mínimo de qualidade e a mobilidade é bastante precária. O funcionamento por meio de “chapas”, ou seja, mini furgonetas privadas que admitem um número de passageiro muito maior do que a própria capacidade do veículo e alguns poucos ônibus, cerca de 50, que circulam na cidade (um dos projetos dos operadores privados, com o apoio do governo, pretende adicionar 350 ônibus à frota e dar prioridade no sentido Matola-Maputo).



Imagem 10: Estação informal de chapas (vans), bairro Hulene, Maputo, 2011.

As deficiências são muitas e o funcionamento do sistema de transportes públicos é caótico, tendo ficado bastante visível nas visitas realizadas as enormes filas para espera de ônibus e chapas. Além disso, outro exemplo da desestruturação do setor é o aspecto do lugar indicado como “estação rodoviária”, onde um amontoado de vans, chapas e ônibus se encontram espalhados e dispersos num ambiente confuso e sem ordem nem critério.

Os entrevistados da Federação Moçambicana dos Transportes Rodoviários são membros da CTA Confederação das Associações Económicas de Moçambique e funciona como “porta voz” das 27 associações provinciais e distritais sobre o transporte de passageiros e mercadorias. Comentaram que são os operadores quem estão subsidiando o transporte público por ônibus devido à falta de subsídios governamentais (embora estes possam adquirir outras vantagens econômicas por estarem envolvidos em outras empresas mais lucrativas). Cerca

---

<sup>37</sup> As informações contidas neste item foram redigidas de acordo com as entrevistas realizadas em março de 2011.

---

de 20% a 30% dos transportes urbanos coletivos são de responsabilidade do setor público, as rota das “chapas” são definidas pelo município e, mesmo transportando mal o passageiro, é o meio que dá menos prejuízos aos operadores.

O grande gargalo do setor, segundo os entrevistados, diz respeito às tarifas aplicadas: hoje se cobra 7,5 MT por 20 kms e a “realidade” indica que o preço deveria ser de 18 MT pela mesma distância. Porém é sabido que mudar a tarifa seria facilmente motivo de desestabilização política (assim como o preço do pão).

### 5.3.2 As infraestruturas de água e esgoto

As infraestruturas de água e esgoto<sup>38</sup> são fundamentais para o desenvolvimento de Maputo. Na hierarquização das infraestruturas necessárias para uma expansão equilibrada de Maputo (e Matola), uma oferta confiável de água seria a primeira prioridade, não apenas pelo seu caráter essencial à vida humana, como pelos custos elevados de investimento uma vez a cidade assentada em bases mais permanentes. Nesta perspectiva, é fundamental que o governo se antecipe, e invista na infraestrutura como forma de garantir água potável para todos os habitantes da cidade.



Imagem 11: Falta de saneamento no bairro de Chamanculo, Maputo, 2011.

Há um conjunto de políticas e programas voltados para o tema da infraestrutura de abastecimento da águas e saneamento. A provisão das redes de infraestrutura de água e esgotos sanitários é responsabilidade da DNA. Em Maputo, o sistema oficial de água atende aproximadamente 40% do território ocupado, com previsão de chegar a 70% até 2020. O sistema de esgoto prevê atendimento de 50% até 2025.

Quanto à distribuição, há pontos de Maputo que sofrem restrição no fornecimento (a média é de 100 litros pessoa/dia e o número de horas de fornecimento é de 8 horas/dia). As fontes existentes de abastecimento têm ainda a dura-

---

<sup>38</sup> As informações contidas neste item foram redigidas de acordo com as entrevistas realizadas em março de 2011.

---

ção prevista de 15 anos e novas estão sendo levantadas. A meta é chegar a atender 70 % de Maputo até 2015 (250.000 ligações adicionais), uma “universalização parcial”.

A FIPAG, que existe há dez anos, é a principal responsável por todo o processo (captação da água, tratamento, adução, distribuição, instalação de contadores e cobrança) sendo o governo o avalista da companhia. Os operadores privados alugam o sistema e a remuneração é feita mediante pagamento de uma renda fixa e outra variável (os entrevistados consideram um modelo interessante). Mais recentemente a FIPAG teve que adquirir as “Águas de Portugal” por conta da ineficiência verificada e as enormes dívidas contraídas.

#### 5.4. Característica de alguns bairros de Maputo e observações<sup>39</sup>

A visita a alguns bairros de Maputo teve um caráter bastante expedito e seguiu o roteiro traçado pelas autoridades moçambicanas. As observações refletem os comentários e explicações fornecidas durante as visitas. Somente no caso dos bairros Maxaquene e Chamanculo, que representam o grande desafio para a renovação e intervenção urbana, alguma informação adicional foi incluída.

Portanto, abaixo estão elencadas as características e informações sobre os bairros visitados.

##### **Maxaquene**

Este bairro, situado nas imediações do centro urbano, possui uma superfície de cerca de 80 ha, com uma população estimada de 25.000 habitantes (2007).

O Plano Urbanístico do bairro de Maxaquene ‘A’ que vem sendo levado a cabo pela Prefeitura tem por objetivo marcar as pautas de crescimento urbanístico e sobretudo dos serviços básicos (Perez Casas, 2007).<sup>40</sup> O Plano Urbanístico se nutre de toda a informação recolhida pela equipe do ESF-Cat (Engenheiros sem Fronteiras da Catalunha) (Perez Casas, 2007b)<sup>41</sup> e centralizada no SIG para a elaboração dos planos gerais e parciais. Existe o compromisso do Município de Maputo de validar e legalizar o documento final, que abrirá as portas do cadastro municipal ao bairro de Maxaquene ‘A’, com a possibilidade de opção para fornecer documentos de propriedade habitacional (DUAT – Direito de Uso e Apropriação da Terra).

A concessão do direito de propriedade implicaria o pagamento de impostos, fato favorável para a consolidação dos serviços municipais, e também para proteger o morador contra a desapropriação sem indenização. Isso também obri-

---

<sup>39</sup> Informações obtidas na visita a Maputo e da documentação entregue pela equipe moçambicana. Ver Referência bibliográfica.

<sup>40</sup> PEREZ CASAS, Marc. (2008). *Proyecto Básico de Urbanización asociado al Plan Urbanístico del barrio de Maxaquene 'A' en Maputo*, Moçambique. UPC. Barcelona.

<sup>41</sup> PEREZ CASAS, Marc. (2007) *Evaluation of the projects of improvement of the living conditions of the spontaneous neighbourhoods of Maputo*, Moçambique. Barcelona, UPC.

---

garia que os investimentos e planos urbanísticos da cidade fossem destinados a essas novas áreas urbanas formalizadas. A vinculação do SIG do bairro e do Plano Urbanístico ao Cadastro e às bases de dados da Direção Municipal de Planeamento Físico integra o trabalho desta ONG ao projeto financiado pelo Banco Mundial para elaboração do SIG em ArcGIS.

O desafio se dará efetivamente a nível político e institucional, na aprovação e legalização do Plano e sua inclusão no cadastro, e no posterior processo de legalização da propriedade habitacional do bairro.



Imagem 12: Bairro de Maxaquene, Maputo, 2011. Fotografia extraída da internet.

### **Bairro dos Pescadores**

Bairro costeiro que, como seu nome indica, vive da pesca. Conecta-se com o centro mediante uma estrada asfaltada, a Av. Marginal que se estende junto ao mar, passando pela Costa do Sol, praia preferida dos maputenses para o fim de semana, mas sem continuidade ao norte da cidade. Há um desvio onde termina a avenida, a oeste, passando pelo bairro Magdanine (onde o Banco Mundial financiou um projeto de 2000 lotes) em direção a Hulene. A pressão urbanística da população de mais alta renda sobre essa área parece evidente ainda que apresente baixa densidade habitacional. Curiosamente existe um shopping center nesta avenida costeira.

### **Hulene**

Bairro popular onde se encontra um grande espaço destinado à transferência do cemitério, mas que continua vazio, e ainda o depósito de lixo da cidade que conta com um projeto de reciclagem com a agência de cooperação alemã. Entretanto, a idéia de alterar a lixeira de Hulene, convertendo-a em um aterro sanitário, vem sendo desenvolvida há vários anos, tendo o Conselho Municipal de Maputo chegado a estabelecer um calendário para a sua transformação. Paralelamente ao plano de transformação, fala-se também do encerramento daquela lixeira, uma vez que, com a expansão da cidade, aquele ponto de acondicionamento de resíduos sólidos urbanos encontra-se cercado de bairros habitacionais.



Imagem 13: Centro de reciclagem de Hulene, Maputo, 2011.

### **Bairros de Chamanculo e Mercado de Xipamane**

Este bairro está situado na parte oeste da cidade de Maputo e compõe, junto a outros bairros, o distrito nº 2. Para o setor “C” há um projeto de cooperação que foi recentemente assinado e apóia a requalificação do bairro no âmbito da estratégia global de reordenamento e urbanização dos assentamentos informais do município de Maputo e conta com diversos parceiros (ABC/Br, CAIXA/Br, Direção Geral de Cooperação para o Desenvolvimento do MNE/Itália, Conselho Municipal de Maputo). É um bairro com condições sanitárias muito precárias, localizado em zonas baixas e inundáveis. É tido como um bairro histórico e de lutas políticas, pois, segundo os entrevistados, o nacionalismo nasceu ali.



Imagem 14: Mercado de roupas de Xipamane, Maputo, 2011.

### **Matola**

Trata-se de outro município formando com Maputo uma área metropolitana de grandes dimensões. Constituem a maior área industrial do país e Matola se caracteriza por sua subordinação à capital. Matola A é o bairro residencial para população de rendas mais altas cuja dependência do uso do automóvel é total. Por isso o fluxo de tráfego em direção ao centro é altíssimo e mesmo a presença de uma praça de pedágio construído entre as duas cidades não inibiu o fluxo em ambas as direções, também por conta da ausência de transportes públicos adequados.



---

## 6. Desenvolvimento de um programa de ação urbana para Maputo

Da visita a Maputo e do estudo dos principais documentos correlacionados aos temas do desenvolvimento urbano e da habitação, depreendemos que, em primeiro lugar, a cidade conta com um expressivo quadro de profissionais técnicos, e em bom número locados na Universidade e na Prefeitura. Em segundo lugar, tanto o Plano de Ordenação Municipal (PPEUM) como o Plano Habitacional demonstram uma boa compreensão das questões mais relevantes do desenvolvimento urbano e habitacional. Finalmente, o diagnóstico contido nesses documentos está bastante bem fundamentado.

Contudo, é destacável considerar que o desdobramento do plano para a ação comporta elementos institucionais e gerenciais que, em geral, são produtos de um conjunto de circunstâncias políticas, financeiras e operacionais, para o qual a experiência e a confiança no desempenho exercem papel importante.

### 6.1. Aspectos ordenadores e recomendações

A partir desse conhecimento, em campo e em documentação, compartilhamos alguns dos elementos estruturadores do desenvolvimento da cidade, formulados pelos quadros técnicos e políticos de Maputo, na busca por uma cidade mais equitativa, especialmente no que diz respeito à priorização do transporte coletivo, a ênfase na redução do espraiamento da cidade e a promoção da urbanização das cidades informais.

#### 6.1.1. Privilegiar o transporte público metropolitano

Uma cidade mais equitativa depende em grande medida de uma boa solução de transporte coletivo. Nas cidades modernas, reconhece-se a interrelação entre habitação e transportes. Assim, propõe-se a concepção de um plano expedido de mobilidade, com privilégio para o transporte público.

Coerentemente, não tem sentido centrar esforços em propostas isoladas de alargamento e especialização de certas vias com soluções que tem mostrado sua ineficácia em outros países. Toda atuação de melhora deve partir da relação entre centralidade e mobilidade, equipamentos e transportes, e da certeza de que as atuações não são isoladas senão que formam parte de redes mais amplas. Será desejável que Maputo possa contar com uma frota de ônibus compatível com a demanda metropolitana, circulando pelos principais corredores de tráfego, e alimentado pelo sistema de apoio de vans. Linhas de financiamento podem ser utilizadas via cooperação internacional.

#### 6.1.2. Evitar o espraiamento da cidade

A expansão exagerada das cidades não é compatível com o desejo da promoção de cidades mais democráticas, de oportunidades melhor distribuídas, de serviços públicos de melhor qualidade, e, sobretudo, de atenção às condições ambientais e à sustentabilidade.

---

A melhora dos serviços de transporte público através de eixos estruturadores do tecido urbano é um instrumento importante no sentido de impedir o crescimento em “mancha de óleo”, cujo custo incide particularmente sobre a população de baixa renda. O reforço de centralidades existentes joga papel de relevo na contenção da expansão, mas, sobretudo, a oferta de infraestrutura sanitária adequada (em que a água é o fator crítico), em condições de aceitar o necessário adensamento, é fator indispensável para a promoção de cidade em acordo com o desejo coletivo por melhores condições de vida.

### **6.1.3. Urbanizar as cidades informais**

As soluções a implementar tem que atender um *standard* de urbanização e habitação básico satisfatório, que possa ser gradualmente melhorado com o tempo e o incremento do nível de renda da população.

Não sendo possível alcançar a totalidade do conjunto urbano nos prazos desejáveis, uma primeira etapa poderia estar centrada no apoio ao esforço já despendido pelas famílias, a implantação do pleno fornecimento de água potável a todo o sistema urbano, mesmo que em um primeiro momento não possa ser assegurada a também universalização do sistema de esgotamento pluvial-sanitário.

Investimentos nesse sentido podem ser alcançados em prazo bastante curto e podem vir a contar com financiamentos externos a bom termo.<sup>42</sup>

## **6.2. Propostas e Sugestões de Atuação: o projeto de renovação urbana**

A partir do diagnóstico dos planos existentes, recomendamos direcionar os esforços diretamente ao plano operacional e de pormenor. A simultaneidade do desenho de projetos e da gestão dos seus conteúdos é uma ótima maneira de formar técnicos capacitados que possam estender ao resto da cidade soluções urbanas e de gestão aplicadas inicialmente em alguns lugares. Estes planos de pormenor constituirão o Projeto Técnico de Renovação Integral (PTRI).

Nesse sentido sugerem-se as seguintes atuações:

### **6.2.1. Projeto de pormenor (PTRI) e de formação de gestores das novas centralidades**

Centrado nos bairros de Maxaquene-Mavalene e bairro G.Dimitrov, com conteúdo de equipamentos básicos sanitários, educativos (educação básica e formação profissional), administrativos, praça de mercado, estação de transporte público e uma densificação moderada de habitação.

O bairro de Maxequene, em franco processo de consolidação, está na fronteira dinâmica do tecido urbano. Será vantajosa a definição das principais articulações -viária e funcional- com a malha formal, de modo a permitir que as áreas não comprometidas com futuro desenvolvimento possam receber prioritariamente a complementação das infraestruturas de água, esgotos e drenagem.

---

<sup>42</sup> Vale ressaltar o esforço de cooperação internacional para o desenvolvimento de bairros informais de Maputo a destacar o “Projeto de Apoio e Requalificação do Bairro Chamanculo C no âmbito da estratégia global de Reordenamento e Urbanização dos assentamentos informais dos Município de Maputo”, que está em execução. Ver a página 30.

---

Assim estabelecido, propõe-se implantar nessa área resultante um programa massivo de concessão de DUATs, com a indispensável articulação política entre os níveis local e central de governo.

Desse modo, a Maxequene restrita, urbanizada, com DUAT, pode ser avaliada como um dos modelos de bairros populares de Maputo e, tomadas as devidas precauções, como um standard para a melhora urbanística e habitacional de outras partes da cidade metropolitana e de outras cidades grandes do país.

### 6.2.2. Plano operativo de mobilidade da cidade

Melhora da rede e da frota de transporte coletivo, e desenho de alguma via importante com critérios de coexistência razoável de diferentes tipos de veículos e usuários.

Proposta-tipo de **desenho de uma via importante** com aqueles critérios (aproveitamento do existente, ordenação das circulações, coexistência de usuários, etc.). Este projeto poderia se concretizar na Avenida V. Lenin, entre o Centro e Mavalene, com o ensaio também da transição do tipo de edificação entre os bairros do Centro e de Maxaquene.

### 6.2.3. Propostas de melhora habitacional para população de baixa renda

Atuação sobre a base da extensão da infraestrutura da água e esgoto, dotação de transporte coletivo, oferta de material de construção, financiamento e assistência técnica. Seleção e detalhamento dos bairros onde, preferentemente, serão aplicadas estas propostas.

Em complemento, propõe-se um programa de **produção descentralizada de materiais básicos para a construção**, a partir de elementos de alvenaria estrutural, segundo matrizes de fácil e econômico manuseio. Tais fabriquetas poderão ajudar, no curto prazo, a uma importante melhora nas condições ambientais das moradias populares. Também esses componentes industriais poderão contar com financiamento através da cooperação internacional

### 6.2.4. Acolhida Urbanizada

Para as famílias que deverão demandar habitações urbanas a partir da emigração do campo, propõe-se um estudo bastante expedito de **“acolhida urbanizada”**, onde a terra possa ser programada com um mínimo de infraestrutura e convenientemente articulada ao sistema de transporte público metropolitano.

Sobre estes quatro itens propositivos se sugere a constituição de convênios de desenvolvimento técnico com os conteúdos descritos no relatório entregue pelos consultores. A realização de workshop em Maputo servirá para intercambiar experiências e confrontar idéias e sugestões para o desenvolvimento do trabalho futuro, em especial quanto às prioridades a serem elencadas.

---

## **7. Fases de desenvolvimento de um processo de renovação urbana para Maputo**

Esta é uma proposta preliminar que contempla as diferentes fases de desenvolvimento para serem discutidas com o governo moçambicano. O conteúdo da proposta deverá centrar-se em torno de uma projeto

### **7.1. Fase I. Organização de workshop com técnicos locais.**

- a) Explicação dos projetos do Rio de Janeiro e Barcelona e sua aplicabilidade à realidade de Maputo.
- b) Redação de um documento técnico e administrativo preliminar para sua aprovação conjunta entre Agência Urbana de Maputo e o IGC.
- c) Recolhida e análise da informação técnica disponível e indicação de cartografia necessária dos bairros elencados no projeto.

### **7.2. Fase II. Definição de marco institucional e econômico do Projeto Técnico de Renovação Integral (PTRI)**

- a) Constituição de um Comitê de Direção.
- b) Definição de um marco institucional e financeiro.
- c) Definição de âmbito indicadores urbanos e sociais.
- d) Definição de um calendário do PTRI.
- e) Avaliação da informação técnico-administrativa e preparação dos documentos definitivos do PTRI.
- f) Organização e realização de viagens de trabalho ao Rio de Janeiro e Barcelona para observação de experiências similares.

### **7.3. Fase III. Realização do Projeto Técnico de Renovação Integral (PTRI)**

- a) Contratação da equipe de desenvolvimento.
- b) Workshop de trabalho com todos os envolvidos e formação de técnicos.
- c) Desenvolvimento do projeto.

### **7.4. Fase IV. Elaboração do Projeto Técnico de Renovação Integral (PTRI)**

- a) Elaboração do Diagnóstico geral dos bairros e atualização cartográfica.
- b) Plano de Intervenção e Renovação.

- 
- c) Proposta Urbanística.
  - d) Plano de Reestruturação e Regras de construção e uso do solo.
  - e) Plano de Participação.
  - f) Desenho do marco institucional e financeiro.

#### **7.5. Fase V. Aprovação do Projeto Técnico de Renovação Integral (PTRI) e Difusão**

- a) Apresentação do PTRI e sua difusão.
- b) Divulgação a comunidade de bairros.
- c) Divulgação institucional e de mídia
- d) Pressupostos de planejamento antecedentes ao Projecto Técnico de Renovação Integral (PTRI).

---

## 8. Bibliografía

ANDREATTA, V.; HERCE, M. (2011) "La actividad de urbanización: costes económicos y ambientales. El concepto de gradualidad. Complementariedad entre redes y con el medio ambiente, niveles de urbanización". In: Herce, Manuel editor. *Infraestructuras y medio ambiente. Urbanismo, territorio y redes de servicios*. Editorial UOC -Universidad Oberta de Catalunya. Barcelona.

ANDREATTA, VERENA. (2006) *Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Editora MauadX. Rio de Janeiro.

ANGOTTI SALGUEIRO, HELIANA (1992) *Cidades capitais do século XIX. Racionalidades. Cosmopolitismo e transferência de modelo*. Universidade de São Paulo. São Paulo

BORJA, J. Y CASTELLS, M. (1997). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus

BRACARZ, JOSÉ. (2002). Colaboración M. Greene y E. Rojas. *Ciudades para Todos: la experiencia reciente en programas de mejoramiento de barrios*. Washington DC: Sección de Publicaciones del BID-Banco Interamericano de Desarrollo.

BROADY, M. (1968) *Planning for People*. Bedford Square Press, London.

CAVALLIERI, FERNANDO. (2003). "Favela-Bairro: integração de áreas informais no Rio de Janeiro". In: *A Cidade da Informalidade. O desafio das cidades latino-americanas*. Pedro Abramo (org). Rio de Janeiro: Livraria Sete Letras.

COLIER, PAUL. (2008). *El Club de la miseria. Qué falla en los países más pobres del mundo*. Ed. Turner. Madrid

DAVIS, MIKE (2006) *Planeta Favela*. Ed. Boitempo. São Paulo.

DUPUY, G. (1997) *L'urbanisme de les xarxes. Teories i Mètodes*. Editora Oikos-Tau. Barcelona.

EUROPEAN SUSTAINABLE CITIES REPORT FOR LOCAL AUTHORITIES documento online em <<http://ec.europa.eu/environment/urban/locsm-en.htm>>

FRANCK, K. (1984) "Exorcising the Ghost of Physical Determinism" *Environment and Behaviour*, vol. 16(4), p. 411-435.

HALL, S. MURIE, A. y KNORR-SIEDOW, T. (2005) Large housing estates in their historical context. In: van Kempen, R., Dekker, K. Hall, S. y Tosics, I. (eds) *Restructuring large housing estates in Europe*. Bristol: The Policy Press.

HERCE, MANUEL (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverté. Barcelona.

HERCE, MANUEL. (editor) e Magrinyá, F. (2002) *La ingeniería en la evolución de la urbanística*. Edicions UPC. Barcelona.

HOFFER, ANDREAS (2003) *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. El Ancora Editores/ Corporación La Candelaria. Bogotá.

---

LE GALÈS, P (2002) *European cities, social conflict and governance*. Oxford University Press, 2002.

MAGALHÃES, SÉRGIO E CONDE, LUIS PAULO (2004). *Favela-Bairro: uma outra história da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Vivercidades.

MAGALHÃES, SÉRGIO (2007) *A Cidade na incerteza. Ruptura e contigüidade em urbanismo*. Editora Prourb. Rio de Janeiro.

MAGALHÃES, SÉRGIO (1999) *Cidade Inteira. A Política Habitacional da Cidade do Rio de Janeiro*. Publicado pela Secretaria Municipal de Habitação, Rio de Janeiro.

MAGALHÃES, SÉRGIO. (2002) *Sobre a Cidade: habitação e democracia no Rio de Janeiro*. Pro Editores. São Paulo.

MONTANER, JOSEP MARIA. (2010) SEMINARI MODEL BARCELONA 2010 - *Diálogo entre ciudades: Barcelona, Bilbao, Monterrey y Rio de Janeiro* (NÃO PUBLICADO)

NASCIMENTO, IULI (2008) *Ecorregiones C1*. Informe Final do período 2005-2008. Sidney: Ciudades en Conexión. Associação Mundial de Grandes Metropolis –METROPOLIS. Barcelona. Ver em < [www.metropolis.org](http://www.metropolis.org)>

NASR, J. y M. VOLAIT (eds.) (2003) *Urbanism – Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans*. Chichester: Wiley

NOVICK, ALICIA (2009), “Migración”, “traducción”, “circulación”. *Intercambios internacionales en la construcción de la ciudad*. 2º Congresso International de História Urbana Da construção do território ao planeamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). Campinas, Brasil, 26 a 29 de outubro 2009.

PAREJA-EASTAWAY, M (2008). *Regeneración Integral de Barrios - C3*. Informe Final do período 2005-2008. Sidney: Ciudades en Conexión. Associação Mundial de Grandes Metropolis –METROPOLIS. Barcelona. Ver em < [www.metropolis.org](http://www.metropolis.org)>

PAREJA-EASTAWAY, M (2006) *Regeneració de barris: reflexions per a una bona pràctica. La Llei de Barris: un nou referent en la regeneració a Catalunya. A: Atlas territorial de la província de Barcelona*. Editado pela Cambra de Comerç i Turisme de Barcelona.

PAREJA-EASTAWAY, M. Y SIMÓ, M (2005) “What do we understand by a sustainable urban regeneration process? Visions about the future of restructured housing estates in Spain”. Paper presented at the ENHR conference in Reykiavik.

PEREZ CASAS, Marc. (2007) *Evaluation of the projects of improvement of the living conditions of the spontaneous neighbourhoods of Maputo*, Mozambique. UPC, Barcelona.

PEREZ CASAS, Marc. (2008). *Projecto Básico de Urbanização asociado ao Plano. Urbanístico do bairro de Maxaquene 'A' em Maputo*, Mozambique. UPC. Barcelona.

PRIEMUS, H. y METSEELAR, G. (1993) “Urban renewal policy in a European perspective” en *Journal of Housing and the Built Environment*, Volume 8, Número 4 / dezembro de 1993

---

ROBERTS, P (2000) *Evolution, definition and purpose of urban regeneration*. In: Roberts, P and Hugo Sykes (eds). *Urban Regeneration: A Handbook*. London, Thousand Oaks, New Delhi,: SAGE Publications

SZEMZO, H. TOSICS, I. Y GEROHAZI, E. (2005) Transferability. RESTATE report. Documento online em <<http://www.restate.geog.uu.nl/results/Transferability/transf.zip> >

VAN KEMPEN, R. (1994) High rise living: the social limits to design, In : B. Danermark and I. Elander (eds) *Social rented Housing in Europe: Policy, Tenure and Design*. Delft: University Press.

VAN KEMPEN, R. Y VAN BECKHOVEN, E. (2006) Urban governance and integrated policies. In : *Visions and scenarios for post-WWII large housing estates*. Editado por Ronald van Kempen, Alan Murie, Thomas Knorr-Siedow, Ivan Tosics. Utrecht: Utrecht University

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história de planejamento urbano no Brasil. (1999) In: Déak, C; Schiffer, S. *O processo de urbanização no Brasil*. Ed. Universidade de São Paulo: São Paulo.

### **Documentação oficial entregue em março 2011**

Centro de Formação Profissional de Água e Saneamento. *Revista Água* (2010). PROGOAS: Boa governação para um melhor abastecimento de água e saneamento rural. N. 32, setembro de 2010.

Conselho Municipal de Maputo, Universidade Eduardo Mondlane e Centro de estudos do Habitat da faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico. (setembro de 2008). *Análise da Situação Actual do município de Maputo*. vol. II.

Conselho Municipal de Maputo, Universidade Eduardo Mondlane e Centro de estudos do Habitat da faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico. (setembro de 2008). *Relatório de Fundamentação das Opções do PEUMM*. vol. III.

Conselho Municipal de Maputo, Universidade Eduardo Mondlane e Centro de estudos do Habitat da faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico. (setembro de 2008). *Regulamento do PEUMM*. vol. IV.

Instituto Nacional de Desenvolvimento da Educação. (2008) *Atlas de Moçambique*. Maputo: Editora Nacional de Moçambique.

Ministério de Obras Públicas e Habitação. (2007) *Política de Águas*. Maputo: Direcção Nacional de Águas.

Ministério de Obras Públicas e Habitação (2011). *Estratégia Nacional de Água e Saneamento Urbano, 2011-15*. Versão Preliminar. Maputo: Direcção Nacional de Águas.

República de Moçambique. Decreto n. 241995. Criação do Fundo de fomento à Habitação. Boletim da República. I Série, número 22. 6 de junho de 1995.

República de Moçambique. Diploma Ministerial n. 217/98. Sistema orgânico de governo. Boletim da República. 23 de dezembro de 1998.

República de Moçambique. Decreto n. 652010. Fundo para o Fomento da Habitação FFH. Boletim da República. I Série, número 52. 31 de dezembro de 2010.



## 9. Anexos:

### 9.1. Programa da Visita

#### PROGRAMA PARA A VISITA DE CONSULTORES BRASILEIROS

14 a 20 de Março de 2011

Dia	Hora	Actividade	Local
14		Chegada da equipe de consultoria a Maputo	
15	08.00 – 08.30 09.00 – 10.00 10.30 – 11.30 12.00 – 13.30 14.00 – 15.00 15.30 – 16.30	<ul style="list-style-type: none"><li>• Audiência com Sua Excelência o MOPH</li><li>• Encontro na DNHU</li><li>• Encontro no FFH</li></ul> <i>Intervalo para Almoço (Livre)</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Encontro na DNA</li><li>• Encontro no FIPAG</li></ul>	Sede do MOPH DNHU FFH  DNA FIPAG
16	08.30 – 10.30 11.00 – 12.00 12.30 – 13.30 14.00 - 15.00 15.30 – 16.30	<ul style="list-style-type: none"><li>• Encontro no Município de Maputo</li><li>• Encontro na FAPF/CEDH (Associação dos Arquitectos)</li></ul> <i>Intervalo para Almoço (Livre)</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Encontro na CTA (Pelouros da de Infra-estruturas e Transporte)</li><li>• Ordem de Engenheiros</li></ul>	Município de Maputo FAPF/CEDH  CTA  Sede da Ordem dos Engenheiros
17	08.30 – 12.00 12.00 – 14.00 14.00 – 16.00	<ul style="list-style-type: none"><li>• Visita de Campo a Cidade de Maputo</li></ul> <i>Intervalo para Almoço (Livre)</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Visita de Campo a Cidade de Maputo</li></ul>	Cidade de Maputo  Cidade de Maputo
18	08.30 – 12.00 12.00 – 14.00 14.00 – 15.00	<ul style="list-style-type: none"><li>• Encontros com a Sociedade Civil</li></ul> <i>Intervalo para Almoço (Livre)</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Audiência com Sua Excelência o MOPH (Balanço)</li></ul>	Sede das Organizações  MOPH
19		Dia Livre	
20		Regresso da equipe de consultoria ao Brasil	

---

## 9.2. Anexo 2: Lista das autoridades entrevistadas

As visitas dos consultores foram realizadas acompanhados pelo economista Diogo Wahnon, do IGC, com entrevistas às seguintes autoridades e técnicos:

**Arquiteto Zefanias F. Chitsungo**

Diretor Nacional do Ministério das Obras Públicas e Habitação (Direção Nacional de Habitação e Urbanismo- DNHU)

**Arquiteta Sofia Santos**

(DNHU) – Acompanhante nas visitas e entrevistas realizadas.

**Economista Eduardo Peixe**

(DNHU) - Acompanhante nas visitas e entrevistas realizadas.

**Arquiteto Rui Costa**

Presidente do Conselho de Administração do Fundo para o Fomento da Habitação.

**Dr. Arlindo Correa**

Responsável pelo setor de saneamento , implementação e ambiental  
Departamento Nacional de Águas (DNA)

**Dr. Daude Carimo**

Responsável pelos sistemas de águas público e predial  
Departamento Nacional de Águas (DNA)

**Arquiteto Luis Eugénio da Silva Lage, PhD**

Diretor da Faculdade de Arquitetura e Planejamento Físico  
Universidade Eduardo Mondlane

**Dr. Rogério Manuel**

Presidente da Federação Moçambicana das Associações dos Transportes Rodoviários (CTA)- Pelouros da Infraestruturas e Transportes

**Dr. Luis Munguambe**

Vice Presidente Federação Moçambicana das Associações dos Transportes Rodoviários (CTA)

**Dr. Luís de Souza**

Gestor de Planificação e Desenvolvimento de Negócio do FIPAG (Fundo de Investimento e Património do Abastecimento de Água)

**Dr. Elias Machava**

Gestor de Administração e Recursos Humanos do FIPAG (Fundo de Investimento e Patrimônio do Abastecimento de Água)

**Vereador Eng<sup>o</sup> Mario Jorge Joaquim Pinheiro Macaringue**

Conselho Municipal Pelouro de Infra- estruturas do Município de Maputo

**Arquiteto Paulino Pires**

Direção de infraestruturas, edifícios e equipamentos

**Arquiteto Rogerio Nuvunga**

Direção de infraestruturas, edifícios e equipamentos

---