

## REABILITAÇÃO E RENOVAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE MAPUTO VERSUS QUALIDADE DE VIDA URBANA

Luís Adriano Guevane

### INTRODUÇÃO

Inspirados nos seis tipos de intervenção nas áreas periurbanas da cidade de Maputo, localizada no sul de Moçambique, que Jorge e Melo (2014) identificaram como sendo o parcelamento e atribuição de talhões, os reassentamentos e realojamentos, a qualificação urbana, a renovação urbana, a construção de grandes infraestruturas, equipamentos e empreendimentos imobiliários e a regularização fundiária, este estudo concentrou-se na reabilitação e renovação urbanas uma vez que estes dois se adequam às características do espaço urbano em foco e permitiram aferir sobre a qualidade de vida no meio em causa.

A análise da qualidade de vida urbana na ótica do planejamento urbano baseou-se em um conjunto de indicadores referidos por Mendonça (2006), que permitiram uma visão de conjunto sobre os desafios da reabilitação e renovação da área central da cidade de Maputo. Para melhor estabelecer as relações pretendidas os indicadores da qualidade de vida urbana foram agrupados em dois conjuntos que constam da estrutura do artigo.

Assim, para além da introdução e das considerações finais, o artigo encontra-se estruturado em três partes: uma que trata da reabilitação, renovação e qualidade de vida, conjugando aspectos teóricos e práticos referentes à cidade de Maputo bem como o rol de indicadores adotados para a análise dessa mesma qualidade; outra que aborda a cidade em causa tomando em conta um primeiro conjunto de três indicadores da qualidade de vida urbana na ótica do planejamento urbano como a questão da habitação, infraestrutura e mobilidade urbana e, por último, a terceira parte, dedicada

a um segundo conjunto de outros três indicadores como as formas de organização urbana e ambiental e a capacidade de gestão urbana.

No geral, estes indicadores revelam que o acesso aos serviços e aos recursos urbanos no centro de Maputo, e em particular na Baixa, obriga a uma forte mobilidade urbana a partir da periferia, onde vive a maior parte da população de baixos rendimentos. É esta população que no final da jornada laboral regressa aos pontos de partida, à periferia, onde se debate com problemas de saneamento básico, vias de acesso estreitas, problemas de degradação ambiental, insegurança pública, entre outros. Têm acesso à Baixa de Maputo onde convivem com uma economia de livre mercado que arquitetonicamente se impõe por meio de intervenções urbanas, desafiando a identidade de uma cidade de gênese colonial. A Baixa tem os seus residentes que convivem com os primeiros. Pode ser forte o efeito psicológico criado pela imponência dos edifícios, pela qualidade de acessibilidade, pelo comércio formal, pela exclusão (objetiva e subjetiva), entretanto, a Baixa é o espaço de concretização individual dos objetivos que vivificam cada indivíduo.

## **SOBRE A REABILITAÇÃO, RENOVAÇÃO E QUALIDADE DE VIDA URBANAS**

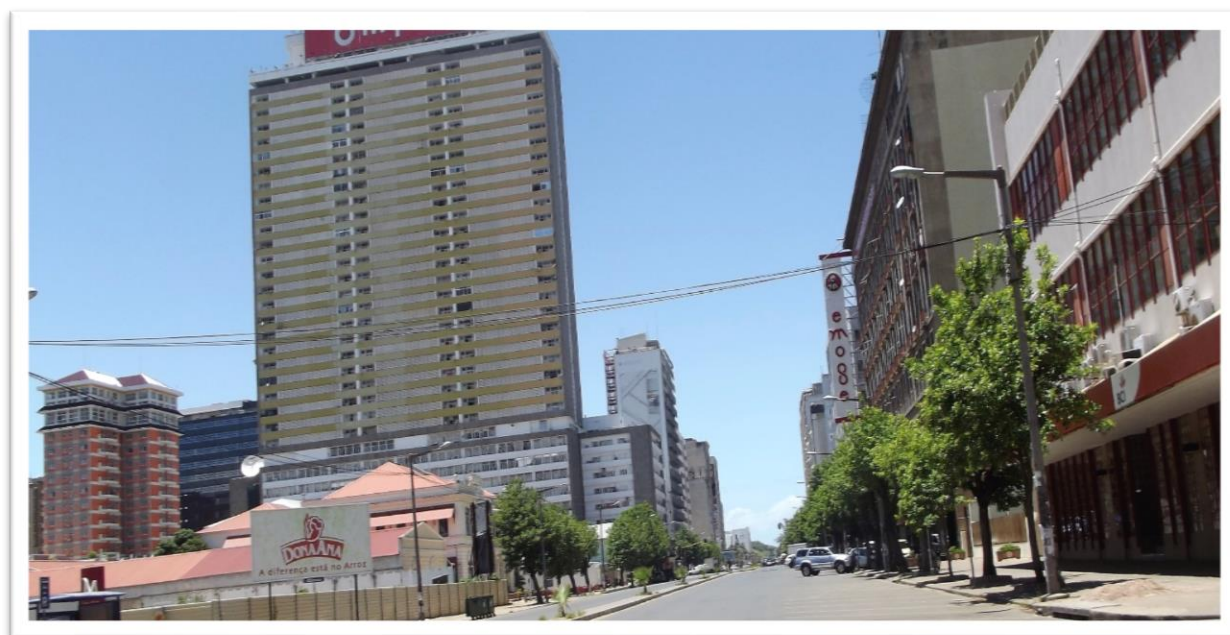
A reabilitação urbana pode ser entendida, de acordo com Boavida-Portugal (2004, p. 176), como um processo que tem em vista “recriar as condições de utilização das áreas históricas das cidades e a devolver-lhes a importância no contexto urbano”. O objeto de eleição da reabilitação urbana tem como foco os centros históricos e o seu património urbano, “áreas centrais das cidades, nas suas dimensões materiais e imateriais” (BOAVIDA-PORTUGAL, 2004, p. 177).

Para a atuação em áreas históricas, Boavida-Portugal (2004) propôs três linhas de ação orientadas para a concretização dos processos de regeneração urbana nos domínios material e imaterial, a saber: (I) a requalificação ambiental, (II) a revitalização socioeconômica e (III) a prioridade das ações de atuação integrada e de reabilitação do património urbano. Estas três ações, seguidamente tomadas como base de análise

da área central da cidade de Maputo, com destaque para a parte Baixa (Foto1), permitem olhar para esta cidade dentro do seu processo histórico, contrabalançando os pesos dos fatores político-militar e econômicos nas suas dinâmicas endógenas e exógenas.

Olhando para a questão da sustentabilidade da reabilitação urbana, na sequência da requalificação ambiental, as intervenções sobre o edificado e sobre o espaço público na cidade de Maputo processam-se muito lentamente dando mesmo a ideia de estagnação. A defesa da integridade destas duas, por ser algo dependente não só de recursos financeiros como também de recursos humanos, ocorre timidamente o que pode ser testemunhado pelas deficientes condições de uso que são reveladoras do impacto da degradação. Entretanto, no caso da Fortaleza de Maputo e do Jardim Tunduru, por exemplo, nota-se que a intervenção do capital público e privado foi importante na reabilitação dos mesmos.

Foto 1 - Vista parcial da Baixa da cidade de Maputo, Avenida 25 de Setembro.



Autor: Luís Adriano Guevane, 2017.

Deste modo, a revitalização socioeconômica, que durante décadas esteve dependente da resolução do conflito político-militar interno bem como de uma situação econômico-financeira nacional e internacional mais favoráveis, não encontrou espaço de materialização na perspectiva integrada e espacialmente equilibrada, com foco na população e nas atividades. A situação de instabilidade político-militar ao constranger a economia urbana não favoreceu o processo de criação de recursos endógenos e, por seu turno, a gestão urbana procurou contrariar essa situação abrindo-se aos fatores externos. Neste aspecto de abertura, no âmbito nacional, na última década, o município da Beira tem-se revelado bastante mais ativo comparativamente ao de Maputo.

As prioridades das atuações de conservação integrada de reabilitação do patrimônio urbano centram-se na questão da identidade da cidade diante do processo de sua própria evolução. Deste modo, as prioridades mais prementes orientam-se para a resolução dos problemas de mobilidade e acessibilidade urbanas. Os transportes públicos urbanos não satisfazem a demanda e o parque automóvel da cidade cresce em resultado da aquisição do transporte privado. Esta situação cria embaraços aos gestores e aos utentes da cidade, exercendo certa pressão negativa sobre o patrimônio urbano sem pôr em causa a sua identidade.

De um modo geral, na cidade de Maputo distinguem-se intervenções urbanas de grande e pequena escala levadas a cabo pelo Estado e grandes promotores bem como pelos pequenos investidores privados, em locais como, por exemplo, os bairros suburbanos estrategicamente localizados – Costa do Sol, Polana Caniço –, junto às principais vias, etc., objetivando, dentro da lógica de competitividade e internacionalização do capital, a modernização, a renovação e a expansão urbana, conforme Raposo et al. (2012).

O centro da cidade de Maputo, já urbanizado, comparativamente à sua periferia urbana, é revelador de um contínuo interesse e aposta na sua valorização, por meio de investimentos públicos e privados (JORGE; MELO, 2014). Este aspecto pode ser justificado com o que Mendonça (2015, p. 424) escreveu: “De dia para dia, o futuro da

Baixa de Maputo aparece cada vez mais incerto e ameaçado, ou pelo abandono ou em nome da “reabilitação”, da “renovação” e do “desenvolvimento”.

A saída da população residente das áreas mais próximas do centro, como referiu Jorge e Melo (2014), devido às intervenções de qualificação e renovação urbanas, sobressai como um dos aspectos críticos destes processos. Entretanto, estes podem ser encarados à luz das dinâmicas da urbanização numa cidade cuja economia urbana se vai adequando ao livre mercado. A referida saída da população foi colocada como expulsão, por Carlos (2007, p. 76), nos seguintes termos:

A renovação urbana se inscreve (...) em um conjunto de estratégias políticas, imobiliárias e financeiras com orientação significativa no processo de reprodução espacial (o qual converge para o aprofundamento da segregação e hierarquização espacial a partir da destruição da morfologia de áreas da metrópole) que ameaça e transforma a vida urbana na medida em que reorienta usos e funções dos lugares da cidade, expulsa a população para a periferia ou, para quem pode pagar, para bairros próximos ao centro.

Nesta sequência, as famílias localizadas no centro da cidade de Maputo, onde a pressão de ocidentalização é maior, ou nas proximidades deste, são obrigadas a aceitar a sua periferização renovando o modelo de subúrbio já existente. Não obstante, é importante realçar que não só ocorre o referido reforço de ocidentalização espacial como também o de orientalização do espaço testemunhado por edifícios (p. ex.: estatais) de arquitetura chinesa. A renovação criou assim um novo figurino urbano que, no seu todo, não descaracteriza a ainda forte identidade de uma cidade de gênese colonial e até abre espaço para um crescente impacto econômico e social sobre a qualidade de vida urbana.

Embora Carlos (2007) tenha considerado a “qualidade de vida” como uma expressão vazia que é “produto do discurso ideológico que desloca a questão central, que é a produção segregada do espaço fundada na propriedade e apropriação privada do solo urbano e, conseqüentemente, da cidade”, na acepção de Gonçalves e Vilarta (2004) referidos por Almeida, Gutierrez e Marques (2012, p. 10) a qualidade de vida, tem a ver com a “maneira como as pessoas vivem, sentem e compreendem seu cotidiano, envolvendo, portanto, saúde, educação, transporte, moradia, trabalho e

participação nas decisões que lhes dizem respeito”, daí a necessidade de adotar um conjunto de indicadores.

Na construção destes, referente à qualidade de vida urbana na ótica do planejamento urbano, Mendonça (2006) considerou a existência de uma estreita relação entre a medição da oferta de serviços e recursos urbanos e a medição do efetivo acesso da população às dimensões de cidadania. Assim, considerou três agrupamentos temáticos que seguidamente são desenvolvidos, para pensar a qualidade de vida urbana. O primeiro composto pela habitação, infraestrutura urbana e transporte e trânsito; o segundo, que congrega aspectos como as formas de organização urbana e ambiental e, o terceiro, que diz respeito à capacidade de gestão pública (em termos de planejamento, ação, financiamento, democratização dos processos decisórios).

## **A QUESTÃO DA HABITAÇÃO, INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE URBANA**

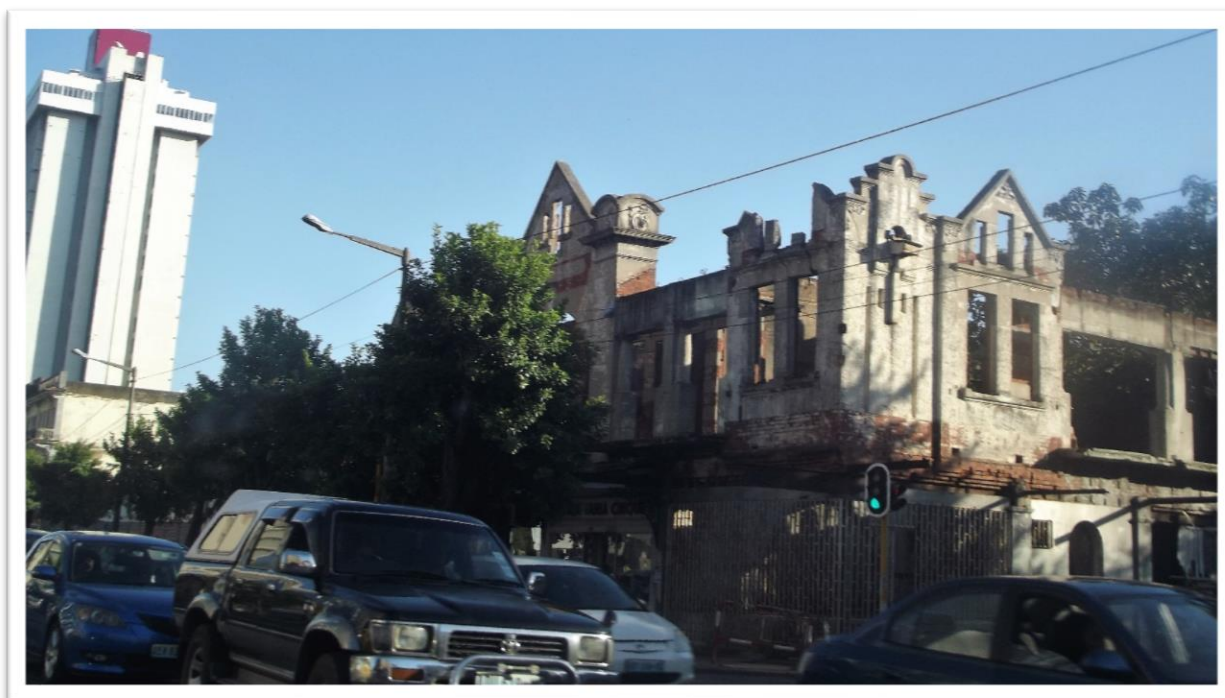
Na área central da cidade localiza-se o centro histórico de Maputo que corresponde à designada Baixa da cidade. Apresenta-se com um determinado número de edifícios compondo o setor dos serviços. Agregam-se a este conjunto aqueles com função residencial, os degradados, abandonados (Foto2), alguns espaços verdes, espaços comerciais (*shopping center*), restaurantes, hotéis, feiras, locais de lazer, entre outros.

O saneamento básico e o acesso aos equipamentos urbanos encontram nesta área alguma referência, ou seja, a qualidade do primeiro tem relação com o nível de degradação de edifícios e de valorização dos espaços públicos; quanto ao segundo, o seu nível depende da oferta ou disponibilidade sobre os referidos equipamentos. Por exemplo, em 1985, a cidade teve o apoio do Programa Nacional de Saneamento de Baixo Custo (PNSBC) no estabelecimento de sanitários e casas de banho públicas em alguns mercados (Cf. SAYWELL; HUNT, 1999). Estava-se em pleno conflito



político-militar e o crescente aumento da pressão demográfica sobre a cidade tornou inviável o sucesso do programa.

Foto 2 – Parte do conjunto de edifícios abandonados localizados na baixa da cidade de Maputo, entre as avenidas 25 de Setembro e Samora Machel.



Autor: Luís Adriano Guevane, 2017.

A extensão dos serviços públicos com relação ao saneamento básico, aos serviços de limpeza urbana, de fornecimento de água e eletricidade, entre outros, não satisfaz à demanda populacional. Ainda assim, tende a ser de melhor cobertura e qualidade no centro comparativamente à periferia, uma prática que vem do período colonial, se considerarmos a relação entre o custo dos serviços e o rendimento da população que se distribui pelo centro e periferia.

Atualmente, a falta de sanitários públicos em condições aceitáveis de uso tem criado muitos problemas à qualidade do ambiente na cidade de Maputo, incluindo sua área central. Devido a essa falta, manteve-se o hábito já existente, sobretudo, na

década de 1990, de usar como “sanitários públicos” não só as árvores ao longo das avenidas como também as terras ociosas, abandonadas, ambientalmente repulsivas e, por isso, pouco atrativas. Entretanto, com a situação de relativa paz e a abertura do país à economia de mercado, muitas dessas terras foram retomadas e o seu espaço valorizado, o que não eliminou o referido problema. Nesta sequência, a renovação urbana não conseguiu reduzir o tamanho do *déficit* habitacional, tanto mais que a oferta de novos apartamentos pelo mercado imobiliário é respondida por um determinado segmento da população que revela possibilidades nesse sentido. A grande maioria continua refém da desigualdade habitacional.

Em alguns edifícios residenciais, devido ao seu estado de degradação, o saneamento do meio constitui um atentado à integridade tanto dos utentes como dos transeuntes, acontecendo o contrário em edifícios e espaços não degradados. A simples observação dos edifícios degradados, entrando neles ou mesmo a partir dos passeios, permite aferir que, de um modo geral, a pobreza urbana atingiu o centro da cidade. Ou seja, o nível de manutenção dos mesmos é crítico se considerarmos o conjunto da estrutura do edifício, a inoperância de muitos dos elevadores e a dificuldade de uma ação individual na melhoria ou mesmo reabilitação da fração autônoma. Geralmente, cada uma destas possui o seu próprio reservatório de água montado na sequência das dificuldades de uso e manutenção do reservatório coletivo que pode ter funcionado até algum tempo depois da independência política nacional.

Os espaços degradados, abandonados, desprotegidos, são ocupados por indivíduos tidos como excluídos ou percebidos popularmente como marginais. Todavia, estes mesmos espaços, pela localização geográfica estratégica e quando apresentam um mínimo de condições higiênicas e ambientais, ao se tornarem apetecíveis por parte do comércio informal, são ocupados e “marcados” para uso contínuo e “organizado”.

O centro da cidade de Maputo é dominado por construções em altura. É bastante movimentado durante a semana onde, no horário laboral, não faltam os respectivos congestionamentos do trânsito, o comércio informal (fixo e móvel), o



movimento de partida e chegada do *ferry boat* no sentido Maputo-Catembe e vice-versa; rota onde também operam os chamados táxis, mais rápidos e flexíveis que o primeiro.

Os movimentos pendulares têm como ponto de partida a casa e o de chegada pode ser o local de trabalho (formal ou informal), o local onde se tratam os documentos (carta de condução, registos de notariado, etc.), a biblioteca, os bancos, entre outros. São movimentos feitos a partir de transporte próprio, transportes coletivos ou semicoletivos. Nestes últimos, nos chamados “chapa cem” e nos vulgarmente conhecidos como “*my love*” (Foto 3), as condições de segurança deixam muito a desejar e o nível de conforto é praticamente nulo.

Foto 3 – Forma de transporte conhecida por “*my love*” (Avenida de Angola em direção ao Alto-Maé), na cidade de Maputo.



Autor: Luís Adriano Guevane, 2017

Ainda que tenha existido uma proibição que impunha que autocarros com menos de vinte e cinco lugares operassem nos centros das cidades de Maputo e Matola, com a exceção das zonas mais afastadas do centro (Cf. USAID, 2008), a incapacidade em prover determinados tipos de autocarros que atendessem à demanda, condicionou que passassem a ser usadas viaturas de qualquer dimensão e tipo, licenciadas ou não, por parte de privados.

Esta incapacidade resulta em parte da provável falta de clareza da política de transportes públicos (do governo) que se confunde com a grande dificuldade financeira na materialização de regulamentos, que corporizam uma política de transportes não só decorrente da pressão da demanda, mas que acomode o comportamento, muitas vezes irregular, de um mercado livre não necessariamente economicista.

O transporte ocorre regularmente com a lotação muito acima do recomendado, perante a permissibilidade da polícia de trânsito ou das autoridades em geral. Neste movimento, o “rural” penetra no centro da cidade respondendo às exigências do setor do turismo, dos mercados e das feiras. O “rural” cumpre essa dinâmica como resultado do impacto da agricultura urbana, a partir da periferia. A referida exigência é também respondida graças à importação de produtos alimentares, para dar vazão ao consumo de proteína vegetal e animal, sobretudo, a partir da África do Sul.

Os acessos relativamente espaçosos, na área central da cidade de Maputo, correspondem às principais avenidas que se entrelaçam em xadrez de acordo com a topografia, apresentando uma infraestrutura de transportes a necessitar de reabilitação e/ou adequação às exigências da forte demanda. A tentativa de melhorar os terminais dos autocarros pode não ter surtido os efeitos desejados uma vez que os mesmos tendem a ser conformados com o seu mau estado. Se a pretensão era a de os terminais serem propriedade do município de Maputo, cabendo a gestão ao setor privado por meio de concessões, conforme USAID (2008), podem não ter jogado nesse sentido as condições sociais e econômicas, sem perder de vista o impacto da instabilidade político-militar.

Neste sentido, Dierna (2005 apud MENDONÇA, 2015) referiu que um processo de reabilitação, em uma situação de carência de recursos, só tem sentido quando enquadrado no contexto de “revivificação da vida” onde o primeiro sujeito é a população imbuída de sua especificidade cultural. No caso da cidade de Maputo a gestão urbana é constrangida pela carência de recursos numa economia de livre mercado onde o fator primordial, muitas vezes, não é a população e sua cultura, mas sim o lucro que dela pode advir.

Assim, mesmo a “revivificação da vida” derivada de reabilitação e renovação urbanas que respeitam a cultura pode segregar a população se considerarmos o segmento que acede aos espaços intervencionados, por exemplo, na Baixa de Maputo. Idêntico raciocínio pode ser aplicável para circunstâncias semelhantes em espaços afastados do centro.

As oportunidades de acesso aos locais de trabalho, bem como às redes públicas de educação e saúde, consomem menos tempo aos residentes do centro da cidade comparativamente aos da periferia. A circulação de pedestres é muitas vezes constrangida pelos passeios ora esburacados ora em condições aceitáveis e atravessados por veículos, sendo assim obrigados a transitarem para as ruas. A locomoção a pé, por exemplo, no caso da Baixa de Maputo, prende-se com várias razões como a exiguidade de parques de estacionamento que obriga a que uma vez conseguido espaço para o veículo num determinado local, não o movimentar até ao fim da jornada laboral, a facilidade do acesso aos serviços existentes, o uso do táxi ser prática de uma minoria que pode suportar os respectivos custos, evitar o congestionamento ao usar veículo próprio, entre outras.

## **FORMAS DE ORGANIZAÇÃO URBANA E AMBIENTAL E CAPACIDADE DE GESTÃO URBANA**

A área central da cidade de Maputo, mais do que espaço para infraestruturas habitacionais, de lazer e de turismo, é a de oferta de serviços. O acesso a estes

serviços é revelador da pressão sobre os mesmos em decorrência do elevado grau de concentração que sugere uma “deslocalização”, ou mesmo expansão para a periferia. Busca-se a elevação da qualidade de vida urbana que, no entanto, como Mendonça (2006, p. 21) escreveu, depende muito da capacidade do governo local, em empreender ações de planejamento e de controle político-administrativo da cidade, “da sua estruturação, para implementar políticas e fiscalizar o cumprimento da regulação urbana e sua capacidade de investimento em equipamentos, serviços e infraestrutura urbana”.

Os serviços urbanos suportam o desenvolvimento da cidade e geram oportunidades de exercício de cidadania não só pela qualidade de funcionamento como também pela exigência de resultados que satisfaçam as expectativas do cidadão. Deste modo, as formas de organização urbana decorrem da necessidade de valorização dos espaços públicos o que é notório, por exemplo, já a partir do Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques, de 1952. Era um “plano-imagem” limitado na sua implementação por razões técnicas, administrativas e financeiras, no qual, segundo Melo (2013), houve um zoneamento funcional primário, evidenciando-se, por um lado, as áreas administrativas, de serviços, comércio, habitação e lazer, distinguindo-se importantes espaços e equipamentos públicos, de escala monumental, ostentando a “grandiosidade e ordem do Estado”, e, por outro, os espaços habitacionais mais modestos, com predominância para a habitação unifamiliar isolada (COSTA, 2002; MORAIS, 2001 apud MELO, 2013, p. 77).

Ainda segundo Melo (2013) o “traçado regular abandona a ortogonalidade e as vias principais que articulam os espaços desenham novas direções” sendo que “a lógica dos quarteirões é desmontada e distorcida, surgindo vias sinuosas e impasses, que continuam, todavia, confinada à geometria do traçado” (MELO, 2013, p. 77-78). Devido às dificuldades acima referidas, foram traçadas algumas vias principais estruturantes, e ao norte houve expansão da zona residencial pela área de *Sommerschild*, com a criação de alguns bairros, “definindo-se em grande parte o contorno final da “cidade de cimento”, atual centro urbanizado” (MELO, 2013, p. 78).

Os equipamentos marcantes ou de grande visibilidade constituem um legado do período colonial ainda que no período pós-independência, em 1975, tenha havido esforço em colocar novos equipamentos e símbolos consentâneos com a realidade política e social. Por exemplo, em 2014, orçado em 183,5 milhões de euros, o Conselho Municipal de Maputo aprovou o plano de requalificação da Baixa da cidade, prevendo um aumento de 12 mil para 48 mil habitantes e uma densidade populacional de 40 para 206 pessoas por hectare, em resultado de um aumento de 15 mil residências no número de fogos desse ano. O referido plano previa a reabilitação de locais históricos, a recuperação de espaços verdes bem como a criação de espaços pedonais (SAPO NOTÍCIAS, 2014). Estas ações, no seu conjunto, visavam vários domínios de intervenção, que se pretendiam e se pretendem integrados, contemplando assim, direta e/ou indiretamente, não só os aspectos físicos e ambientais como também sociais e econômicos.

Porém, os elevados níveis de dependência externa do país condicionaram que a economia urbana, de *per si*, tendo como ator o Estado, fosse fator de materialização de ações de reabilitação e de renovação da cidade, no seu todo, e da área central de Maputo, em particular. A iniciativa privada e as parcerias jogaram, nesse sentido, um papel importante, senão decisivo, por exemplo, na reabilitação de edificações históricas, a exemplo do Mercado Central e outros, e também dos espaços públicos, como no caso do Jardim Tunduru, cujo cunho histórico é evidente.

A renovação urbana reforçou a funcionalidade comercial com o surgimento do centro comercial de referência da Baixa da cidade de Maputo, o *Maputo Shopping Centre* (Foto 4), erguido em um espaço que, até então, se caracterizava pelo abandono e degradação ambiental e infraestrutural, ou seja, o campo de futebol e as habitações já degradadas não resistiram ao impacto da introdução de uma economia orientada para o livre mercado.

Foto 4 – O Maputo Shopping Centre na baixa da cidade de Maputo.



Autor: Luís Adriano Guevane, 2017.

Especialmente, a fraca capacidade operacional e financeira do município de Maputo é mais notória na periferia do que propriamente no centro da cidade, particularmente na Baixa da cidade. Neste espaço, um exemplo de referência que comunga a reabilitação e renovação urbanas, é o caso do Banco de Moçambique. Deste lugar, no sentido sul a leste, foi bastante significativa a renovação urbana em termos infraestruturais, tendo mudado drasticamente a face desta parte da cidade. Apresenta edifícios dedicados às atividades terciárias que aparentemente transmitem no seu modelo arquitetônico uma forte fundamentação ocidental. Virado para o estuário, um conjunto de edifícios de traço arquitetônico chinês orientalizam o espaço. Mais a Leste, pela Marginal, o mesmo acontece com um conjunto de hotéis que se tornaram referência e que disputam essa mesma orientalização em um espaço também ocidentalizado arquitetonicamente.



## REABILITAÇÃO E RENOVAÇÃO URBANAS COMO FACTOR DE ELEVAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA

As obras de reabilitação, sobretudo aquelas de renovação, ao ocorrerem pela cidade melhoram o visual dos espaços valorizando-os ambiental e economicamente. Psicologicamente melhoram a autoestima dos residentes mais próximos (e não só). No caso da cidade de Maputo, por exemplo, a estrada “Circular”, melhorou a acessibilidade e a mobilidade, ainda que isso seja discutível. Quem se beneficiou imediatamente com a “Circular”? Quem se beneficiará a longo prazo? Entra em consideração, na resposta, a questão da elevação paulatina não só do rendimento médio dos agregados familiares, mas, também, da própria economia urbana, o que poderá significar, entre outros aspectos, melhor acessibilidade urbana, mais transportes públicos urbanos prestando serviços de maior qualidade, etc.

Da mesma forma que se pode encontrar na cidade de Maputo, incluindo no centro, classes sociais distantes vivendo fisicamente próximas uma da outra, com o tipo de habitação a denunciar esse aspecto, também se pode dizer algo semelhante sobre a reabilitação e renovação urbanas. Ou seja, a cidade de Maputo continua marcada fortemente pelos contrastes urbanos.

O centro da cidade de Maputo apresenta espaços intervencionados urbanisticamente de forma praticamente pontual que contrastam com outros a necessitarem de reabilitação e renovação urbanas. Sugere a falta de um plano mais abrangente nesse sentido e um foco mais orientado para a satisfação de interesses pessoais ou de um determinado grupo político e/ou económico. Nesse processo, de acordo com Carlos (2007, p. 70) a propósito da cidade como espaço amnésico, ocorreu a “perda de referenciais urbanos” na sequência “do processo de renovação como imagem do progresso”, transformando a cidade em algo instantâneo e tornando a sociabilidade cada vez mais efêmera.

Deste modo, a elevação da qualidade de vida como resultado da reabilitação e renovação, na cidade de Maputo, não parece resultar de um plano nesse sentido,

ainda que não se exclua a possibilidade de repercussões positivas sobre a mesma. No que respeita ao acesso aos serviços e recursos urbanos este ocorre de forma segmentada e influenciada geralmente pelo nível de rendimento do indivíduo. Quanto maior este for maior tenderá a ser o referido acesso. Nessa dinâmica, tornam-se evidentes as repercussões políticas, econômicas e sociais à escala local e no âmbito das zonas de influência da cidade de Maputo. Assim, melhorar a qualidade de vida urbana não significa necessariamente reduzir as desigualdades sociais. O espaço produzido gera a segregação social e espacial, tornando mais perceptível a imposição dos limites inerentes à “vivificação da vida” de cada um.

Como referiu Carlos (2007, p. 76), sob o discurso da “modernização necessária ao crescimento”, na sequência da necessidade de renovação urbana, o Estado exerce o “papel central no processo de reprodução espacial, não apenas redefinindo usos e função do espaço, mas alterando, substancialmente a prática espaço-temporal”.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O reforço do processo de ocidentalização e de emergência de orientalização da cidade de Maputo melhoraram a qualidade de vida urbana sob o prisma infraestrutural, segmentando o acesso à oferta de serviços e de recursos urbanos. Assim, se por um lado criou o segmento populacional que acede à Baixa de Maputo como espaço de oportunidades para obter vantagens do informal não se beneficiando diretamente das intervenções urbanas ocorridas; por outro, reergueu os que tiraram vantagens substanciais dessas intervenções por terem contribuído direta ou indiretamente para que as mesmas ocorressem.

Deste modo, as necessidades de consumo da população de baixos rendimentos (monetários) fizeram com que a Baixa de Maputo, se apresentasse como o local de trânsito no âmbito da mobilidade, de procura das vantagens do comércio formal, mas sobretudo informal, local que no conjunto se apresentou com uma

organização urbana e ambiental aceitável, denotando alguma capacidade de gestão urbana.

No processo de desenvolvimento urbano, a reabilitação e a renovação urbanas ao melhorarem a qualidade de vida urbana na vertente infraestrutural como resultado do impacto de uma economia de livre mercado e, em paralelo, produzindo um efeito psicológico positivo, pouco contribuíram para o efetivo acesso da população às dimensões de cidadania, refletindo assim o tamanho do fosso entre ricos e pobres. A vida urbana refletiu o percurso da história recente reduzindo-se à satisfação das necessidades básicas dos habitantes da cidade de Maputo.

Colocando o foco na população e sua cultura, a qualidade de vida urbana não pode ter melhorado como resultado da reabilitação e renovação urbanas uma vez que estas são operacionalizadas em função da disponibilidade de capitais e dos interesses dos seus detentores. Neste sentido, o acesso aos serviços e aos recursos urbanos por parte da população não significa necessariamente uma transferência dos benefícios que resultam das intervenções urbanas, pois as pessoas não têm a sua sobrevivência garantida e essa elevação da qualidade de vida urbana por meio de reabilitação e renovação urbanas é-lhes alheia.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, M. A. B.; GUTIERREZ, G. L.; MARQUES, R. **Qualidade de vida:** definição, conceitos e interfaces com outras áreas, de pesquisa, São Paulo: Escola de Artes, Ciências e Humanidades, EACH/USP, 2012.

BOAVIDA-PORTUGAL, L. As condições de sustentabilidade da reabilitação Urbana. **GEOINOVA 10**, p. 175-189, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2004. Disponível em <http://fcs.h.unl.pt/geoinova/revistas/files/n10-10.pdf> Acesso em: 08 jul. 2017.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

DAMIANI, A. L. Qualidade de vida urbana: repensando a cidade? **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, v. 6, p. 127-131, nov. 2011. ISSN 2236-

2878. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47119/50840>>. DOI:<http://dx.doi.org/10.7154/RDG.1992.0006.0013>. Acesso em: 19 jul. 2017.

JORGE, S.; MELO, V. Processos e dinâmicas de intervenção no espaço peri-urbano: o caso de Maputo. **Cadernos de Estudos Africanos**, 17-06-2014. Disponível em: <<http://cea.revues.org/1488>>; DOI : 10.4000/cea.1488. Acesso em: 13 jul. 2017.

MELO, V. P. Urbanismo português na cidade de Maputo: passado, presente e futuro. **Urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana**, Curitiba, v. 5, nº. 1, June 2013. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2175-33692013000100006&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692013000100006&lng=en&nrm=iso)> <http://dx.doi.org/10.7213/urbe.7786>. Acesso em: 29 jun. 2017.

MENDONÇA, J. G. Planejamento e medição da qualidade de vida urbana. **Cadernos Metrópole**, 15, pp. 13-24, 1ª sem., 2006.

MENDONÇA, L. A. F. **Conservação da arquitetura e do ambiente urbano modernos: a Baixa de Maputo**. 2015. Tese de Doutorado. Universidade de Coimbra. Coimbra, 2015.

RAPOSO, I. S.; JORGE, S.; VIEGAS, S.; MELO, V. Luanda e Maputo: inflexões suburbanísticas da cidade socialista à cidade-metrópole neoliberal. **Urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana**, 2012, vol.4, n.2. pp.189-205. Disponível em:<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2175-33692012000200004&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692012000200004&lng=en&nrm=iso)>. ISSN 2175-3369. <http://dx.doi.org/10.7213/urbe.7395>. Acesso em: 13 jul. 2017.

SAPO Notícias. **Requalificação da baixa de Maputo triplica número de habitantes para 48 mil**. 19 nov 2014 Disponível em <[http://24.sapo.pt/noticias/internacional/artigo/requalificacao-da-baixa-de-maputo-triplica-numero-de-habitantes-para-48-mil\\_18511859.html](http://24.sapo.pt/noticias/internacional/artigo/requalificacao-da-baixa-de-maputo-triplica-numero-de-habitantes-para-48-mil_18511859.html)>. Acesso em: 01 jul. 2017.

SAYWELL, D.; HUNT, C. Sanitation Programmes Revisited. **WELL**, Task nº 161, WELL, UK, 1999. Disponível em [www.lboro.ac.uk/well/resources/well-studies/fullreports-pdf/task0161.pdf](http://www.lboro.ac.uk/well/resources/well-studies/fullreports-pdf/task0161.pdf) Acesso em: 29 jun. 2017.

United States Agency for International Development – (USAID). **Proposta de política dos transportes urbanos para Moçambique**. 2008. Disponível em: <[http://www.tipmoz.com/library/resources/tipmoz\\_media/cat3\\_link\\_1216526668.pdf](http://www.tipmoz.com/library/resources/tipmoz_media/cat3_link_1216526668.pdf)> Acesso em: 13 jul. 2017.

## RESUMO

A evolução da cidade na lógica do desenvolvimento sustentável passa, entre outros tipos de intervenção urbana, pela reabilitação e renovação de cidades como Maputo. Neste sentido, o artigo objetiva a análise das relações entre estes dois tipos de intervenção e a qualidade de vida urbana, numa economia tendencialmente de livre mercado. A produção deste artigo foi suportada pela revisão de literatura, vivências pessoais e observações no terreno. Da referida revisão resultou, por um lado, a concentração nos tipos de intervenção urbana já referidos e, por outro, em indicadores selecionados de qualidade de vida urbana na ótica do planejamento urbano. Evidências empíricas demonstraram que tanto a reabilitação como a renovação urbanas, ao reforçarem o processo de ocidentalização e de emergência de orientalização da cidade de Maputo melhoraram a qualidade de vida urbana sobretudo sob o ponto de vista infraestrutural, segmentando assim o acesso à oferta de serviços e de recursos urbanos.

**Palavras-chave:** Intervenção Urbana. Reabilitação Urbana. Renovação Urbana. Desenvolvimento Urbano. Qualidade de Vida. Acesso aos Recursos. Serviços Urbanos.

## ABSTRACT

Based on sustainable development, the evolution of the city goes through (among other types of urban intervention) the rehabilitation and renewal of cities like Maputo. In this sense, the article aims to analyze the relations between these two types of intervention and the quality of urban life, in an economy that tends towards a free market. The production of this article was supported by the literary review, personal experiences and field observations. On one hand, this review resulted in the concentration on the types of urban intervention already mentioned and, on the other hand, in selected indicators of urban quality of life from the point of view of urban planning. Empirical evidence has shown that both urban rehabilitation and renewal, by strengthening the process of westernization and emergence of easternization of the city of Maputo, have improved the quality of urban life especially from the infra-structural point of view, thus segmenting access to services and of urban resources.

**Keywords:** Urban Intervention. Urban Rehabilitation. Urban Renewal. Urban Development. Quality of Life. Access to Resources. Urban Services.

---

### Informações sobre o autor:

Luís Adriano Guevane  
Docente de Geografia na Faculdade de Ciências da Terra e Ambiente, da Universidade Pedagógica, Maputo, Moçambique  
Contato: [luisguevane@gmail.com](mailto:luisguevane@gmail.com)