

## DEBATE SOBRE A CIDADE DE MAPUTO

### SÍNTESE

No dia 13 de Abril de 2023 por ocasião do Lançamento do livro “Cidade de Maputo: Reflexões e possíveis soluções” foi organizado um debate público em parceria pelos Cidadãos de Maputo, a Ordem dos Engenheiros, a Ordem dos Arquitectos, a Procuradoria Geral da República, a Cooperativa Repensar, o Centro do Direito do Ambiente, Biodiversidade e Qualidade de Vida (CEDAB) e a Fundação MASC. O debate decorreu das 8:30 às 13 horas e teve a presença de cerca de 200 cidadãos incluindo representantes do Conselho Municipal de Maputo. O evento foi igualmente transmitido digitalmente.

Com base nos tópicos do livro em lançamento, que incluíram: Planeamento Urbano, Infra-estruturas, Mobilidade, Ambiente Urbano, Património Cultural e Legalidade, cujos sumários podem ser encontradas no anexo desta síntese. Desse debate foram emanadas as seguintes constatações e propostas:

#### 1. PLANEAMENTO URBANO

Constatou-se ser evidente a ausência de um planeamento urbano adequado, sendo esta a causa de uma grande parte dos problemas constatados. Não obstante estar disponível um plano de estrutura, constatou-se que o mesmo nunca foi tornado lei e não é utilizado como instrumento de gestão.

Derivam desta ausência a construção de mais prédios e casas em zonas já saturadas da cidade ao invés de se criarem novas centralidades, a destruição dos equipamentos sociais como parques e recintos desportivos e a enorme dificuldade em fornecer um sistema de transportes eficaz, entre outros. Neste contexto fica sugerido:

- A adoção do plano de estruturas já existente que pode regular a planificação urbana;
- O fim da prática de concessões de licenças de construção fora das leis de ordenamento territorial e planeamento urbano;
- A descentralização planificada da cidade que preveja equipamentos e serviços essenciais de forma a servir as diferentes regiões da cidade e evitar a necessidade de ocorrer ao centro para a satisfação das necessidades em serviços;
- A tomada de atenção às especificidades das diferentes regiões da cidade;
- A prática de obrigatoriedade de serem ouvidos os moradores locais antes da atribuição de licenças.

## **2. INFRA-ESTRUTURAS**

Constatou-se que de entre os vários tipos de infra-estrutura que servem a Cidade de Maputo, necessitam de grande atenção a manutenção de estradas e o saneamento, particularmente no que concerne a gestão de águas pluviais.

Sobre a manutenção de estradas, e no cenário de haver limitação de recursos, é importante que sejam definidos critérios de prioridade para as intervenções de forma a evitar interrupções na circulação e posteriores somas avultadas em obras de reposição das vias.

A influência das mudanças climáticas sobre as infra-estruturas de drenagem urbana é decididamente mínima, pelo que estas não estão na raiz dos problemas verificados actualmente.

Foi então sugerido que:

- Deve haver um planeamento adequado das áreas urbanas, particularmente as recém-estabelecidas, dando atenção à drenagem;
- As intervenções de manutenção devem ser programadas e implementadas em tempo útil;
- Se necessário, considerar a capacitação técnica das pessoas envolvidas.

## **3. MOBILIDADE**

O debate constatou que o problema de mobilidade na cidade se têm vindo a agravar de forma exponencial em todos os seus aspectos. Andar a pé ou em qualquer tipo de veículo é cada vez mais difícil em Maputo.

Reconhecendo que o problema de fundo se associa à ausência de uma planificação do espaço público destinado à circulação pedonal, viária e de estacionamento adequado à realidade actual da cidade, assim como de um sistema de transporte público que responda às devidas demandas de mobilidade na cidade, foi sugerido:

- A descentralização da cidade como solução de fundo para o problema;
- O estudo da possibilidade de modificar os horários de trabalho de forma a desfasar os grandes fluxos de trânsito;
- A eliminação coerciva do uso do passeio como local de estacionamento;
- A utilização dos terrenos baldios, incluídos os atribuídos para construções que não se efectuam, para parques de estacionamento temporários;
- A necessidade de através de parcerias publico/privadas criar espaços destinados a estacionamento de veículos de preferência em silos para o efeito;
- A eliminação das atribuições de locais públicos para estacionamento privado que muito tem contribuído para a redução de lugares disponíveis.

Ainda no capítulo da mobilidade foram realçados e saudados os grandes esforços da Polícia de Trânsito na consistência da ordenação do tráfego e o projecto do *Bus Rapid Transit* (BRT) recentemente anunciado.

#### **4. AMBIENTE**

Constatou-se uma enorme agressão ambiental no crescimento da cidade, situação que perdura há muito tempo e tem vindo a agravar-se com evidente impacto negativo na cidade. Enquadram-se nesta agressão, o abate e a perda das árvores ao longo dos espaços públicos (passeios), a redução do espaço dos jardins existentes por causa de parcerias público-privadas de contornos não claros, a ocupação para construção de zonas verdes ambientalmente sensíveis, a destruição de recintos desportivos e recreativos e a ausência completa de construção de jardins. Assim recomenda-se:

- A imediata suspensão de licenças ou autorizações que violem as regras de protecção e conservação do ambiente na cidade;
- Com particular urgência a paragem imediata de ocupação de mangais;
- A inclusão de zonas verdes e desportivas na requalificação dos bairros e na sua planificação;
- A proibição de ocupação de qualquer recinto desportivo para outros fins;
- A criação de parques ecológicos da cidade ao abrigo da Lei de Conservação da Biodiversidade e da legislação autárquica.

#### **5. PATRIMÓNIO HISTÓRICO**

Constatando que muitos dos edifícios identificados como Património Cultural e Histórico da cidade têm vindo a ser destruídos ou estão em situação de abandono e deterioração, e que o trabalho de classificação já realizado não foi tornado oficial até hoje, sugere-se:

- A classificação oficial de todos os edifícios propostos pelo para classificação como Património Cultural e Histórico seja tomado em consideração remetendo-se as proposições para o Ministério da cultura e Turismo, para a devida apreciação pela Comissão Nacional do Património cultural e posteriormente ser levada ao Conselho de Ministro para sua revogação, tal com está definido pela Lei 10/88.
- A proibição imediata de destruição de qualquer um dos edifícios já incluídos na lista de edifícios a serem classificados, pelo protecção que a Lei 10/88 lhes confere de salvaguarda.

- A elaboração de um plano de reabilitação, sobretudo para os edifícios mais significativos.

## **6. A VIOLAÇÃO DA LEGALIDADE E A INSUFICIENTE GESTÃO DO RISCO DE CATÁSTROFES**

A falta de publicação dos instrumentos do ordenamento do território e a violação da legalidade são a grande barreira para a eficácia das leis e das políticas de protecção dos cidadãos e dos ecossistemas.

A violação flagrante da legalidade ambiental foi, de longe, a mais comumente referenciada no Debate. Construções no mangal e na planície costeira de Chiango e Mapulene foram inúmeras vezes referidas como um exemplo de ‘mentalidade estreita’ do planeamento urbano, uso indevido da terra húmida e destruição do ecossistema do mangal que, em consequência, expôs um vasto património edificado ao perigo de inundações, agravadas pela destruição da capacidade de amortecimento natural e de retenção da água da chuva na planície costeira, ora ocupada por moradias.

A falta de supervisão municipal nestes casos, em que se obtêm lucros pela ‘exploração’ da fraca fiscalização dos instrumentos do ordenamento do território, atrai o crime organizado e a corrupção para o sector imobiliário.

Precisamos do envolvimento de todos para dissipar a percepção errada do conflito entre as políticas económicas e as normas ambientais. Pretende-se, sim, o desenvolvimento sustentável.

A legalidade e os instrumentos do ordenamento do território quando implementados e fiscalizados efectivamente favorecem o descongestionamento da cidade, fortalecem a resiliência climática, bem como alicerçam o desenvolvimento equitativo de todo o território municipal, com alocação criteriosa de infraestruturas, serviços e oportunidades económicas próximos dos seus habitantes.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Reunidos após o debate as instituições parceiras decidiram publicar a presente síntese que procura tornar publico as temáticas, constatações e propostas que dele emanaram e que passam a transmitir.

Foi concluído que a grande maioria das deficiências em prol de uma boa qualidade de vida centram-se em dois aspectos, nomeadamente (1) na ausência de um planeamento urbano implementado e actualizado e (2) na inexistência de um diálogo activo entre as autoridades municipais, as instituições e os munícipes.

As organizações parceiras reconhecem que todas as questões debatidas, de conhecimento público e das autoridades, têm soluções de enorme complexidade. Contudo procurando passar

de uma prática de CONSTATAÇÃO e DEBATE para uma prática de MUDANÇA as instituições decidiram criar um FÓRUM DA CIDADE DE MAPUTO para o qual convidam todos interessados, privados e instituições, em particular o Conselho Municipal de Maputo.

Maputo aos 26 de Abril de 2023

Cidadãos de Maputo

Ordem dos Engenheiros

Ordem dos Arquitectos

Procuradoria Geral da República

Cooperativa Repensar

Centro do Direito do Ambiente, Biodiversidade e Qualidade de Vida (CEDAB)

Fundação MASC