Faça Scan

Apoio:

FUNDAÇÃO MASC
Mecanismo de Apoio à Sociedade Civil

PAANE
PROGRAMA DE APOIO AOS ACTORES NÃO ESTATAIS

Jornal da Cidade

Cidadãos de Maputo | Edição 09 | Bimestral | Set. e Out. 2021 | cidadaosdemaputo@gmail.com | Gratuito

"Prédio Pott: A Destruição do Nosso Património"

Editorial

O prédio Pott, um emblemático edifício classificado como Património Cultural da Cidade de Maputo, foi recentemente demolido, 30 anos depois do incêndio que o destruiu. À volta dessa demolição surgiu naturalmente uma elevada polémica onde se extremam posições que importa analisar. O Jornal da Cidade traz informação e uma refelxão sobre o assunto. A preservação do nosso Património Histórico, reconhecida como de vital importância por diferentes sectores e pela Lei vigente, é um assunto vital para qualquer cidade. Entre a necessidade imperiosa da preservação histórica, os interesses económicos e as possibilidades tecnicas e financeiras o debate é polémico e relevante.

Um outro assunto desta edição é o Trânsito na Cidade. Visivelmente caótico, este tem crescido de forma perturbadora, constituindo nos dias de hoje, um problema de elevado impacto na qualidade de vida dos cidadãos. Os principais problemas do trânsito, suas causas e possíveis soluções são apresentados sobre este tema.

Uma boa notícia para a cidade é a pintura de murais e locais públicos que pretendem dar cor e beleza a alguns locais. Esta edição apresenta em imagens um projecto que decorre por iniciativa de alguns artistas, em colaboração com o Município de Maputo.

Esperamos que estes temas sejam do interesse dos leitores.

Destaques

Pág. 02

"Prédio Pott: A Destruição do Nosso Património"

Pág. 04

Trânsito e Circulação Rodoviária na Cidade de Maputo

"Prédio Pott: A Destruição do Nosso Património"

A preservação da história de uma cidade é indiscutivelmente uma obrigação de todos os cidadãos e suas autoridades. Afinal, as cidades são um Bilhete de identidade e elemento de cultura e educação. Servem de cartaz e programa turístico, mas sobretudo de factor educativo dos cidadãos. Por isso, a identificação de cada cidade se faz pelo seu panorama geo-físico, pelas características culturais de seus habitantes e pelos seus edifícios, museus e monumentos. É assim em todos os países que se prezam. Nem precisamos de sair do continente. Por exemplo, a Ilha de Robben, um local hediondo da história do Apartheid, é hoje, e por lei, um museu. Assim, as suas infraestruturas, apesar de terem sido construídos com objectivos criminosos, foram mantidas e preservadas até hoje. No Ruanda, outro país africano, o genocídio que matou quase um milhão de pessoas é lembrando em vários locais das suas cidades.

É nesta linha que se insere a actividade do "Conselho Nacional do Património Cultural", adstrito ao Ministério da Cultura e Turismo, criado ao abrigo da Lei 10/99 do Património Cultural. Este Conselho tem vindo a desenvolver um importante trabalho que visa a garantia da preservação de elementos históricos do País, e procura harmonizar a modernização com a salvaguarda do Património Histórico

O Jornal da Cidade sabe que o Prédio Pott foi incluído na lista de edifícios a preservar, primeiro pela Lei 10/88, porque ele está "classificado" pelo seu Artigo 7, ponto 2, alínea b), que determina a conservação de "todos os prédios e edificações erguidos em data anterior ao ano 1920, ano que marca o fim da 2ª fase da resistência armada à ocupação colonial".

O Prédio Pott também está sob salvaguarda patrimonial desde 2015, quando foi aprovado pelo Conselho Municipal de Maputo, o Plano Parcial de Urbanização da Baixa de Maputo e seu respectivo Regulamento.

Este Plano incluiu o Prédio Pott entre os 314 edifícios classificados, tendo-lhe sido atribuída a classe A que, segundo o Regulamento sobre a Gestão de Bens Culturais Imóveis, no seu artigo 12 "classes do Património", no ponto 2 o define como "Bem cultural imóvel de valor elevado nacional" e no seu artigo 13, referente aos "níveis de intervenção" no seu ponto 1 alínea a) que define que o "nível de intervenção seja visado á reposição do seu estado original, mantendo o seu significado cultural".
De acordo com informações obtidas pelo Jornal da Cidade, o Conselho Nacional do Património Cultural (CNPC) aprovou a construção de um edifício moderno no local onde está o Prédio Pott, exigindo que, no projecto, se mantivessem as duas fachadas que não tinham ruído."
Esta concessão prevaleceu sobre a ideia de uma reconstituição ou

reposição do seu estado inicial, como preconiza o Regulamento sobre Gestão de Bens Imóveis, do edifício, justificada pelos elevados custos e falta de rentabilidade da opção mais desejável.
Foi, pois, com surpresa que vimos o edifício ser demolido sem que as fachadas fossem preservadas. Consideramos que o projecto do novo edifício dever-se-ia ter acautelado as propostas do CNPC, de integrar as duas fachadas, sobretudo porque a fachada demolida, a da Av. Samora Machel, ser a de maior relevo e de registo de uma arquitectura de Época, mantendo-se os seus elementos simbólicos.

A destruição do Prédio Pott constitui uma machadada cruel e injustificável

Outros edifícios na cidade poderão ter a mesma sorte se as devidas salvaguardas e protecção, se não lhe forem atribuídas.

Entre muitos outros, a Vila Algarve, que não é mais que a Ilha de Robben moçambicana, constitui outra grande preocupação de todos nós, pois mantem-se a incógnita do que lhe irá acontecer, se continua o abandono e o seu caminho à ruina, ou que tipo de intervenção poderá ocorrer naquele edifício, que apesar de não estar Classificado por Lei como Património Cultural, permita o preservar, mantendo-o nas nossas memórias e pelo tempo, pelo seu imenso valor histórico, marcado pela repressão e tortura.

Por que Razão o Prédio Pott é Património Histórico

Para um melhor entendimento da importância do Prédio Pott, transcrevemos, com a devida

vénia, um extracto da dissertação de Licenciatura em Arqueologia e Gestão do Património Cultural (UEM), da autoria de Maida Tete, "A Problemática da Gestão do Património Edificado em Ruínas na Cidade de Maputo: o caso do Prédio Pott" (Maputo, 2016).

Descrição Física

O prédio Pott enquadra-se no estilo *Later Vitoriano,* o estilo de construção que efervescia na altura da construção do edifício. Estilo *Vitoriano* é um movimento/estilo arquitectónico que dominou a Inglaterra no período do reinado da Rainha Vitória (Alexandrina Vitória) entre 1831 e 1901. As casas Vitorianas dão a ilusão de serem mais altas do que largas, os frontões triangulares e as chaminés quebram o *skyline* (a linha do horizonte), e por vezes são usados blocos coloridos, amarelos, vermelhos e pretos. Os capitéis, colunas e ornamentos são pré-fabricados, telhados bastante inclinados (Menezes 1995: 5). O prédio Pott é constituído por dois grades torreões e um terceiro mais pequeno, todos eles de reminiscência bizantina, que na altura quebravam a linha do horizonte da Baixa de Maputo. Mais abaixo, os frontões triangulares e os telhados inclinados realçam o visual *Vitoriano* do edifício. Os grandes vãos das varandas são suportados por grossas colunas, as balaustradas daquelas são rendilhadas em ferro forjado. O rés-do-chão, a parte comercial do edifício, possui vãos amplos e envidraçados, intercalados por pilastras e no cimo destas escoras floreadas de ferro forjado. As portas originais eram de madeira e ainda se pode encontrar portas originais nas entradas que dão acesso ao 1° andar (Lage e Carrilho 2010: 46).

O prédio Pott apresenta duas facetas mistas de conservação resultante do incêndio que assolou o imóvel a 11 de Dezembro de 1990. Na sua totalidade o prédio Pott ocupa uma área de 886m², onde a área danificada corresponde a 470m², e os restantes 416m² encontram-se em utilização. A parte que se encontra conservada é o resultado das intervenções de manutenção que são efectuadas por conta dos próprios inquilinos. As partes que não beneficiaram de qualquer intervenção se apresentam num avançado estado de degradação.

Enquadramento Histórico

O prédio Pott também conhecido por "Avenida Buildings" foi construído num período de mudanças sociopolíticas e económicas em Lourenço Marques, actual Maputo. Menezes (1995:2) destaca alguns dos vários factores que contribuíram para tais mudanças, nomeadamente: a expedição dos engenheiros em 1877, chefiados por Joaquim José Machado, que traziam consigo as maravilhas da revolução industrial e novas técnicas de construção civil; a elevação da Vila de Lourenço Marques à categoria de cidade em 1887; a repercussão do estilo arquitectónico *Vitoriano* nas construções, e a introdução de novos

materiais como o ferro forjado e o cimento. Segundo a edição do *Jornal Notícias* de 12 de Dezembro de 1990, o empreiteiro da obra foi T. D. Turball, tendo na altura as obras sido avaliadas em 21 mil libras.

O prédio Pott foi propriedade do luso-holandês Gerhard Pott, último cônsul da República do Transval em Moçambique, que recebeu a parcela de terreno a 30 de Julho de 1888. Pott construiu a casa em diferentes fases. A primeira fase em 1891, tendo-se seguido alterações na fachada do prédio em 1894, no rés-do-chão. A alteração final foi feita em 1903. Posteriormente, a fachada do rés-do-chão foi continuamente alterada de acordo com os desígnios dos proprietários dos escritórios e lojas, quer do lado da actual avenida 25 de Setembro (na altura designada avenida Dom Carlos), quer do lado da avenida Samora Machel (na altura designada avenida Aguiar). Em 11 de Dezembro de 1990, o prédio foi devastado por um incêndio que foi considerado na altura como o maior incêndio que a Baixa da cidade de Maputo (Lage e Carrilho 2010:46).

Segundo a edição do *Jornal Notícias* de 18 de Dezembro de 1990, sete dias após o incêndio do prédio Pott, alguns proprietários de escritórios e casas afectados pelo incêndio reuniram-se no cinema Scala com o objectivo de debater e apresentar propostas para a recuperação do imóvel junto da Administração do Parque Imobiliário do Estado (APIE). O encontro aconteceu mas não foi possível apurar o seguimento ou destino da petição então apresentada. No entanto, até aos dias que correm, o prédio Pott continua em avançado estado de degradação que vai se acentuando a cada dia que passa, com a excepção da parte que é detida pelos proprietários das lojas. Com base em algumas informações recolhidas junto a Direcção Nacional do Património Cultural (DNPC) e a Faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico (FAPF), pode-se constatar que ao longo dos anos surgiram inúmeras entidades interessadas e com propostas com vista à recuperação, restauro e atribuição de um novo uso ao prédio Pott. Contudo, o edifício continua em ruínas e constitui um grande perigo aos peões que por ali passam, pois a parte do mesmo que se encontra em ruína, tornou-se um abrigo de grupos marginalizados. O assunto tem sido alvo de interesse especial do Conselho Nacional do Património Cultural. Qual é a razão principal?

Nota: *Por razões editoriais não são listadas as referencias indicadas no texto que preservámos na íntegra.*

CAIXA TÉCNICA

Direcção Nacional do Património Cultural Esclarece os Motivos da Autorização da Demolição

A Direcção Nacional do Património Cultural, órgão do Ministério da Cultura e Turismo (MCT) enviou uma nota, a pedido do Jornal da Cidade, a qual agradecemos.

Nessa nota, de que transcrevemos extractos, aquele órgão reconhece "a necessidade de protecção e conservação deste património", sublinhando não ser uma "tarefa fácil pois há sempre esta tendência de modernização da cidade e nota-se muita pressão sobre os espaços urbanos, principalmente na cidade de Maputo". A Nota esclarece ainda que, nas zonas e edifícios protegidos, o Ministério é ouvido nas decisões sobre demolições e restauro.

Com relação ao prédio Pott e a todos edifícios com interesse histórico, esclarece o MCT que, em 2017, o Laboratório de Engenharia de Moçambique (LEM) fez uma avaliação técnica, tendo constatado danos estruturais críticos, recomendando a demolição total do edifício. Por outro lado, o Conselho Nacional do Património Cultural (CNPC), órgão intersectorial e multidisciplinar de consulta que aconselha o Ministro na tomada de decisões no domínio do património cultural, reuniu-se em duas sessões extraordinárias para apreciar o processo do prédio Pott. Sobre o assunto, o Ministério, na referida nota, dá os seguintes esclarecimentos:

"0 CNPC foi favorável à demolição, tendo recomendado a manutenção das fachadas no novo projecto, nomeadamente, da 25 de Setembro e Samora Machel. Sucede que as fachadas estavam em estado crítico que tornava um exercício titânico a sua manutenção enquanto se realizam estudos geofísicos e inicia a implantação do novo projecto. 0 que vai acontecer é a reconstrução da fachada. O projecto deverá prever, ainda, um local de acesso público onde estará patente uma exposição permanente da história do prédio Pott. Todo este processo está documentado e tem acompanhamento da Procuradoria da Cidade de Maputo, guardião da legalidade."

Trânsito e Circulação Rodoviária na Cidade de Maputo

Segundo o manual do planeamento de acessibilidades e transporte "sinalização rodoviária" na rodovia interagem três elementos, nomeadamente o homem, o veículo e a via pública. Sendo o crescimento de veículos em circulação inevitável, o ordenamento destes três elementos na promoção de uma cidade saudável e seguram é de vital importância.

Como quase todas as cidades africanas, o movimento de carros em Maputo tem crescido de forma exponencial. De acordo com os dados do Instituto Nacional de Estatística, em 2019, na Cidade circulavam cerca 56.394 veículos pesados (o correspondente a 36.7% do total de veículos do país) e 260.779 veículos ligeiros (o correspondente a 47% do total do país). De acordo com esta fonte, o número de veículos quase duplicou de 2015 a 2020. Consta igualmente que a Cidade de Maputo é a que regista maior número de acidentes, tendo registado 302 acidentes em 2019, o correspondente a 25% do total registado em Moçambique. Destes acidentes, 161 foram atropelamentos, 59 foram colisões entre viaturas, e 45 foram devidos a despistes ou capotamento. Só na cidade de Maputo, esses acidentes provocaram, nesse ano (?), 366 mortes e centenas de feridos graves e ligeiros.

A regulação do trânsito tem um papel fundamental na vida do cidadão, não apenas pela segurança, mas também pela qualidade de vida de uma cidade. A combinação dos três elementos (homem, vias de circulação e sinalização) é determinante, sendo por isso essencial a garantia de uma conduta apropriada do cidadão, uma boa prestação dos serviços de construção e manutenção de estradas e a correcta colocação e manutenção da sinalização. A educação dos cidadãos e a acção das autoridades e polícia de trânsito têm um papel decisivo.

A avaliação da conduta destes intervenientes revela-se importante e decisiva, se a partir da mesma soubermos traçar e executar medidas de correcção que conduzam a um melhor prestação de todos. A corrupção ao nível da emissão da carta de condução, que é conhecida como um serviço que com elevado índice de corrupção, a suborno de polícias de trânsito e a má gestão de estradas e sinalização associam-se a um comportamento desviante por parte de muitos automobilistas que, ou por falta de instrução apropriada ou por falta de responsabilidade, insistem em atitudes que atentam à tranquilidade e segurança públicas.

A avaliar pelas enormes filas que provocam elevado "stress" no nosso quotidiano e um dispêndio financeiro elevado, pelo número de acidentes que provocam óbitos e feridos, muitos com gravidade, e pelo estado das estradas e da sinalização algo parece ter de ser repensado para reverter uma situação que, aos olhos de todos, se vai deteriorando.

O que está a acontecer?

A impressão que dá a qualquer condutor é o número de condutores que não respeitam a sinalização, que tem crescido em paralelo com o número de viaturas na cidade de Maputo. Esses comportamentos podem ser observados diariamente e em várias artérias da cidade. De entre muitos, são exemplos:

- O desrespeito pelo sinal vermelho;
- O desrespeito pela passadeira de peões (quando as há);
- O excesso de velocidade;
- As ultrapassagens pela esquerda, muitas vezes feitas em bermas concebidas para estacionamento;

- A efectuação de manobras perigosas em via pública;
- O estacionamento em áreas de circulação;
- A prática do uso do celular quando se conduz;
- A condução em contra-mão;
- A prática de condução sob efeito do álcool.

Esses comportamentos são muitas vezes incentivados por vários factores a como (1) a má sinalização, (2) o mau estado das vias, (3) o encorajamento de violação por parte da polícia, cujo exemplo principal é o de fazer passar com o sinal vermelho, (4) o mau exemplo das autoridades que ao invés de darem exemplo se julgam isentas da obrigatoriedade de cumprimento de lei.

Os poucos estudos existentes em países Africanos mostram uma situação muito similar e apontam as causas para o comportamento dos condutores aliado a uma fiscalização permissiva e pouco centrada nos determinantes reais dos acidentes.

Em outras palavras, muitos condutores tendem a violar sistematicamente as normas de segurança e civismo, e muitos agentes não actuam eficazmente, sendo muito comuns práticas corruptas, a que vulgarmente se chama de "refresco". O que o condutor e o agente que corrompe e é corrompido não sabem, ou fingem não saber, é que essa prática custa muitas vidas e torna muitas pessoas inválidas para o resto da vida.

Um aspecto particular é o comportamento de autoridades no trânsito. Determinando que as leis não se aplicam a si, polícias e escoltas violam sistematicamente as regras de trânsito dando um péssimo exemplo e justificando assim esses comportamentos por parte de outros cidadãos que acabam por os imitar.

Aliado ao factor comportamental o estado de muitas estradas e da sinalização convidam, ou obrigam mesmo, o condutor a não respeitar regras. São buracos de que é obrigatório desviar, sinais danificados ou mesmo desaparecidos e outras vezes incongruentes.

O resultado final de todo este conjunto de factores é um trânsito "caótico", stressante e perigoso. Circular nas ruas de Maputo é uma aventura pouco recomendável para a saúde e de elevado dispêndio económico pelo tempo que se demora a percorrer pequenas distâncias (?).

O Que se Pode Fazer?

Manter a ordem na estrada é uma tarefa muito difícil. Há que reconhecer que, em muitos casos, o esforço da polícia é contrariado pela ausência de colaboração dos condutores, que tendem a praticar actos ilegais e nada cívicos. A prática de condução defensiva e colaborativa parece ter sido abolida da cultura de muitos condutores e o desrespeito pelo esforço das autoridades é elevado. Mas, como em qualquer actividade, é determinante o diagnóstico, precedido de estratégia e de um plano de medidas que estejam adequadas ao diagnóstico feito. No caso do trânsito as acções têm de ser direccionadas para as causas dos problemas nomeadamente a educação pedagógica e administrativa dos motoristas, o arranjo e a correcta sinalização das estradas. Nesse sentido, é determinante a preparação das autoridades policiais para agirem adequadamente, com atitude educativa mas firme, junto dos prevaricadores. Importa, contudo, referir que a ausência de um sistema de transportes adequado, o aumento explosivo da densidade de construções e de serviços no centro da cidade, provocados pela falta de uma planificação urbana harmoniosa, agravam substancialmente todos estes problemas.

Assim, como forma de contribuir para a sua solução, propõem-se as seguintes medidas:

- Educação cívica permanente com vista a uma condução defensiva e cívica;
- Preparação adequada dos agentes de trânsito, incluindo regras de cortesia e boa educação;
- Revisão da preparação dos instrutores das escolas de condução;
- Endurecimento da fiscalização do trânsito, focada no que é fundamental para a segurança e condução cívica;
- Imposição de cumprimento das regras por todos os cidadãos sem excepção, eliminando a prática de violações por parte das autoridades;
- Revisão e manutenção eficaz do sistema de sinalização rodoviária;
- Manutenção permanente das estradas.

A VOZ DO MUNÍCIPE

"O trânsito de Maputo agora melhorou um pouco. Melhorar o trânsito da Cidade de Maputo não é fácil, mas um sistema de rotatividade semanal, e aumento de mais parquímetros ajudaria muito."
Vieira (Zimpeto)

"O que acho do trânsito em Maputo é que não é ruim e nem muito positivo, o que significa que do trabalho que se faz há muito mais trabalho por se fazer para melhorar o trânsito. As sinalizações rodoviárias em Maputo não são abrangentes, na medida em que são vários locais onde não existem, para além do facto de que os locais onde existem não há renovação da pintura, então acabam desaparecendo."
Stélio (Magoanine C)

"O trânsito está cada dia pior bem como a sinalização que temos é irrelevante. Devia-se optar por uma comunicação estratégica e educação. Há uma actuação por vezes positiva da polícia de trânsito, mas tem um problema de atitude intimidadora."
Alfinso (Bairro do Polana Caniço)

"O trânsito na Cidade de Maputo é péssimo e a actuação da polícia tem sido tendenciosa, há muita corrupção. Como forma de melhorá-lo devia-se aumentar a sinalização, e melhorar, há lugares que não se vê que existe, as estradas têm de ser melhoradas porque tem implicação no trânsito, aumentar semáforo."
Lidia Muteto (Mahotas)

"O trânsito na cidade de Maputo é caótico e a polícia de trânsito não têm respeitado as exigências (submetem-se à corrupção), deve haver mais vigilância por parte da fiscalização."
Patrícia (Bairro Malhangalene)

"Em alguns casos, há respeito pela sinalização na estrada, noutros não, o que não é correcto, porém há que referir que nos dias que correm são poucos condutores que respeitam a passagem do peão, o que em algum momento contribui para o peão também não achar de grande utilidade. As zonas nobres da cidade ou locais onde esteja o agente regulador, são na maioria das vezes onde tanto o peão assim como o condutor respeitam a passagem do peão e outras sinalizações. Deve se sensibilizar de forma recorrente tanto os condutores, assim como os peões. O segundo ponto é que se deve fazer valer as transgressões do trânsito por parte de quem o comete, em particular os condutores porque estes têm maior responsabilidade. Ainda na questão da sensibilização podiam fazê-lo nos medias, podia se fazer uma campanha uma vez por semana a abordar ou ensinar aos cidadãos a respeito disto." Massangae, (Magoanine)

"É difícil ter uma posição clara a respeito dos polícias de trânsito, visto que pululam informações de práticas corruptas, várias são as vezes em que dentro do transporte colectivo, o condutor é mandado parar pelo agente, antes do agente se aproximar o condutor pede um valor ao seu cobrador para entregar ao agente da polícia, sem com isso querer dizer que todos agentes da polícia de trânsito sejam corruptos, mas o facto é que é uma raridade que um polícia de trânsito não aceite o valor do suborno." Stélio, (Magoanine C)

"A avaliação que faço do trânsito na cidade de Maputo é negativa, principalmente nos fins da semana, 75% das nossas avenidas não têm sinalização, o que periga a Condição na Cidade de Maputo. Agora eu em particular respeito à sinalização rodoviaria, mas dentre 10 pessoas só 2 ou 1 pessoa respeita sinal de trânsito"
Nicolau (Maxaquene C)

"Uma das soluções para resolver o trânsito, deve-se sinalizar as estradas; 2- Responsabilizar com mão dura os que violarem as regras, *pois há falta de profissionalismo no trabalho de alguns polícias de trânsito, pois estão mais focados no dinheiro e não na condução segura."*
Nele (Matola Fomento)

Casos Específicos

CASO 1
Os Agentes de Trânsito e os Sinais Vermelhos
Há anos atrás, quando um Agente se colocava num cruzamento com semáforo para ordenar o trânsito o sinal era desligado e ficava a piscar de forma intermitente. Não sabemos dizer por que razões esta prática deixou de se fazer, mas o facto é que a presença dos Agentes em simultâneo com o semáforo ligado tem criado grande confusão e, sobretudo, em muito contribuiu para uma generalização de não se respeitar o sinal vermelho.

CASO 2
Nos Cruzamentos: "Primeiro a Chegar, Primeiro a Passar"
Na vizinha África do Sul, a prioridade nos cruzamentos é feita pela ordem de chegada ou a rotação uma a um. Uma grande maioria, dos cruzamentos, se não quase todos têm o sinal de STOP, o que cria ordem e alivia em grande medida o trânsito. Talvez a adopção desta regra ajudasse o fluxo do trânsito.

CASO 3
Bloqueio dos Cruzamentos
Por falta de treino ou por falta de civismo, muitos condutores avançam nos cruzamentos sem verificarem se têm espaço adiante para não ficarem bloqueados no meio do cruzamento. Quando isto acontece, o trânsito fica bloqueado, por vezes sem solução. Sugere-se que as escolas de condução e a Polícia desenvolvam uma actividade de educação persuasiva para criar este hábito saudável de condução.

CASO 4
A Saga do Celular
Apesar de ser proibida, é generalizada a prática de falar ao celular e, pior ainda, consultar e emitir mensagens. Esta prática tem sido uma das causadoras de acidentes. Tem-se notado uma redução drástica de actuação punitiva da polícia, algo que eleva o perigo nas estradas. Urge a tomada de medidas rigorosas sobre os condutores que o praticam.

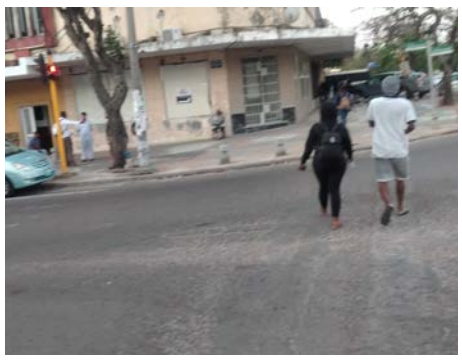
CASO 5
Condução em Contramão
O desrespeito de alguns condutores é visível diariamente na condução em contramão em ruas em que é suposto haver apenas um sentido. Esta prática coloca em risco não apenas o fluxo de tráfego, mas sobretudo a segurança de quem não espera que uma viatura venha nesta direcção. Infelizmente, esta prática é muito comum em carros de autoridades, incluindo polícias.

Imagem: Facebook/Carlos-Serra

CASO 6
Manobras Perigosas
Uma prática de manobras perigosas feitas por diverso tipo de veículos motorizados ruidosos é muito comum sobretudo aos finais de semana. Muitas vezes, esses veículos são conduzidos por jovens sem carta de condução . Estas práticas deveriam ter tolerância zero.

CASO 7
O Sinal de Emergência
O sinal de emergência nas viaturas foi criado para se usar em momentos de emergência, como uma avaria ou, no máximo, uma paragem rápida para entrada ou saída dum passageiro. De há uns anos para cá, em Maputo, este sinal passou a ser usado para o estacionamento em qualquer lugar e por tempo indeterminado, o que constitui uma ilegalidade, dificultando o fluxo de tráfego. Esta situação tem de ser revertida urgentemente.

CASO 8
Passadeiras
As passadeiras na Cidade de Maputo estão quase invisíveis. Por outro lado, quase nenhum condutor respeita este sinal, pelo que os peões não se sentem seguros. O código de estrada dá prioridade ao peão mas, na prática, isto nunca acontece. Um trabalho de manutenção das passadeiras e de imposição da regra torna se urgente.



Uma Saudação à Polícia de Trânsito

Diariamente, saem à rua numa missão complexa, difícil e por vezes ingrata. Proliferam na nossa cidade, procurando ajudar os condutores na circulação e constituindo um imensurável ajuda à nossa segurança e ordem pública. Se é verdade que há queixas de alguns comportamentos, há que fazer justiça a estes profissionais que trabalham diariamente para nos servir. Assim apresentamos uma saudação sincera aos Polícias de Trânsito.

Sabia Que...

Avenida Vladimir Lenine

CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS
Distritos Municipais: KaMpfumo
Bairros: Central "A", Central "B", Central "C", Malhangalene "A", Polana Caniço "B" e fronteiras entre Malhangalene "B" – Coop e Maxaquene "C" – Polana Caniço "A"

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS
Comprimento: 6.11km
Largura: 12m
Sentido: Único entre Praça da OMM e Av. 25 de Setembro. Duplo sentido entre Praça da OMM e Praça dos Combatentes.
Número de faixas: 4 faixas
Separador central: Não presente
Superfície: Asfalto
Passeios: Sim, 4 m
Iluminação: Sim

DESCRIÇÃO
A toponímia da avenida homenageia o revolucionário comunista, político e teórico político russo que serviu como chefe de governo da Rússia Soviética de 1917 a 1924 e da União Soviética de 1922 até sua morte.

CAIXA TÉCNICA

Vereador do Conselho Municpal Fala com o Jornal da Cidade Sobre o Trânsito na Cidade

O Vereador do Conselho Munniciapla de Maputo que repsonde pela área do transito, Eng José Nicols acedeu amavelmente a responder a questões colocadas pelo Jornal da Cidade, o que muito agrademos e transcrevemos na integra

JDC: É consensual que o trânsito da Cidade de Maputo está caótico. Qual é a avaliação que o Conselho Municipal faz da situação?

VEREADOR: Não existe uma avaliação técnica que mede o trânsito no Município de Maputo para responder à questão. No entanto, como em várias metrópoles do mundo, incluindo as mais ricas, a hora de ponta é caracterizada por congestionamentos nas principais vias de ligação entre as cidades satélites.
O Município de Maputo recebe diariamente cerca de 1 milhão de pessoas vidas de várias partes da área metropolitana e não só, para realizarem várias actividades e no final do dia as mesmas regressam à origem, trazendo, portanto, este trânsito aparentemente caótico.

JDC: Em face a essa avaliação que estratégia e plano tem o Município para solucionar a curto e médio prazo?

VEREADOR: Conforme previsto no Plano de Desenvolvimento Municipal 2019-2023, está previsto o "Programa Tsutsuma Maputo" que, dentre várias outras actividades nos seus objectivos estratégicos, prevê a introdução de BRT (Bus Rapid Transit - Autocarro de Trânsito Rápido) e o LRT (Lite Rapid Transit – Metro de Superfície), porque se percebe que a solução na área metropolitana se resolve com os transportes de massa. Mas como para estas soluções são necessários investimentos avultados, o Conselho Municipal de Maputo (CMM) está a buscar financiamentos através do Banco Mundial (WB-IDA) e da Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento (EMME), prevendo início da execução das obras para 2 semestre de 2022.
Também estão em curso projectos para solucionar o estacionamento irregular e escassez de espaços para o efeito, através da EMME com: implementação eficaz do sistema de estacionamento rotativo remunerado passando por demarcação dos espaços de estacionamento nas vias públicas e sistema de pagamento electrónico; construção de pelo menos 3 silos automóveis na zona do Aterro da Maxaquene e Parque do Mercado Central. Conforme a Empresa, espera-se iniciar as obras no 1º semestre de 2022.
Simultaneamente, estão em curso desde 2019, a melhoria de sinalização rodoviária gráfica vertical e horizontal e luminosa (semáforos), para além da implementação de infra-estruturas de defensas para segurança rodoviária e sinalização de nomenclatura de vias em todos os cruzamentos da cidade.
Estão também em curso a melhoria de infra-estrutura viária com tapamento de buracos em alguma vias prioritárias da cidade estando ainda a ser executadas obras de reabilitação e construção de estradas, recorrendo a fundos próprios do Município de Maputo.
Referir também que, para a melhoria do comportamento dos condutores nas estradas, para além da educação cívica sobre o Código de Estrada tando para os condutores assim como para os peões, através dos técnicos municipais e da Escola de Condução da EMTPM estão a ser reciclados os motoristas de transportes públicos e reforçada a fiscalização da circulação de camões pesados e de oficinas.
Para terminar, tendo em conta a actual dinâmica nos vários meios de transporte incluindo o crescimento exponencial do parque automóvel com mais de 50% das viaturas nacionais localizadas no Grande Maputo, já foram revistas 3 posturas municipais, estando por rever outras 2 que incluem a Postura de Trânsito.

JDC: Entre outros aspectos a indisciplina dos condutores é um dos grandes problemas. Gostaríamos de saber que medidas o CMM está ou pensar tomar para situações como:
- a prática de não se respeitar os sinais de transito
- a prática de circular em contramão
- as paragens em segunda fila
- a circulação de carros e motas com escape livre
- as práticas de corridas e demonstração de habilidades em vias públicas.

VEREADOR: São levadas a cabo actividades de educação cívica sobre o Código de Estrada tando para os condutores assim como para os peões, através dos técnicos municipais e da Escola de Condução da EMTPM. Foi reforçada a fiscalização por parte da Polícia Municipal, Polícia da República, INATRO e outras autoridades de estradas.
Contudo, a contribuição dos municipes através de denúncias às autoridades permite intervir de forma mais eficiente e eficaz nas situações de irregularidades e acidentes que resultam em danos no mobiliário urbanos de sinalização de rodoviária.

JDC: A venda de espaços para estacionamento está a provocar a redução dos espaços disponíveis para estacionamento provocando segundas filas que impedem a circulação. Como explica o CMM esta prática quando a mesma está a prejudicar a ordem pública?

VEREADOR: A gestão do estacionamento é da responsabilidade da EMME, no entanto, a privatização de espaços de estacionamento está prevista na postura e segue as necessidades das empresas permitindo a melhoria de ambiente de negócios das mesmas. Preços mais elevados desta prática limitam a sua procura.
No entanto, ainda 90% dos espaços de estacionamento se encontram livres e estão a ser devidamente demarcados para que sejam usados pelos munícipes através do sistema de estacionamento rotativo remunerado.

JDC: O director da Empresa de estacionamento declarou que a colocação de cones nos lugares reservados é ilegal. Contudo essa prática generalizou se e é visível por toda a cidade. Poderá comentar a vossa posição sobre isto já que tem um impacto considerável no transito da cidade.

VEREADOR: Está prática é sim ilegal e quando detectada, a EMME aplica multas aos responsáveis. As denúncias sobre situações que se verifiquem ajudam a fiscalização municipal a intervir e corrigir.

JDC: Os munícipes queixam se que os policias estão a incentivar o desrespeito pelos sinais vermelhos pois quando se posicionam nos cruzamentos com semáforos não os desligam como era feito antigamente. Já alguma vez este assunto foi debatido na sua vereação?

VEREADOR: A presença da Policia Municipal ou de Trânsito nos cruzamentos, principalmente nas horas de ponta, permite regular melhor o trânsito. Os mesmos devem ser admitidos como prioritários substituindo os sinais luminosos pois estes são "robots" e não têm em conta a priorização dos troços com maiores filas de congestionamento.
Uma das soluções será a implementação da sala de controlo de trânsito prevista no Projecto de Mobilidade Urbana cujo financiamento está em negociação com o Banco Mundial.

JDC: Que acha do sistema sul africano que nos cruzamentos o sistema é de rotatividade na passagem. Este sistema parece resolver o problema de congestionamento dos cruzamentos. Não seria possível adoptar isto na nossa cidade?

VEREADOR: É uma abordagem que está a ser analisada pelo Município de Maputo em coordenação com a INATRO no respeito pela legislação em vigor no Nosso País.

Sinais de Trânsito

Passagem para peões
Indicação da aproximação de uma passagem para peões.

Sinalização luminosa
Indicação da proximidade de um local em que o trânsito é regulado por sinalização luminosa; este sinal só deve ser usado em locais em que não seja de prever, por parte dos condutores, a existência daquele tipo de sinalização.

Travessia de peões
Indicação de que podem ser encontrados peões a atravessar a faixa de rodagem.

Trânsito nos dois sentidos
Indicação de que a via em que o trânsito se faz apenas num sentido passa a servir o trânsito nos dois sentidos.

Lomba ou depressão
Indicação de estrada ou troço de via em que existe deformação acentuada do pavimento.

Lomba
Indicação de um troço de via ou ponte com deformação convexa no pavimento.

Proibição de ultrapassagem
Regulamenta o ponto a partir do qual se inicia um trecho com restrição de ultrapassagem.

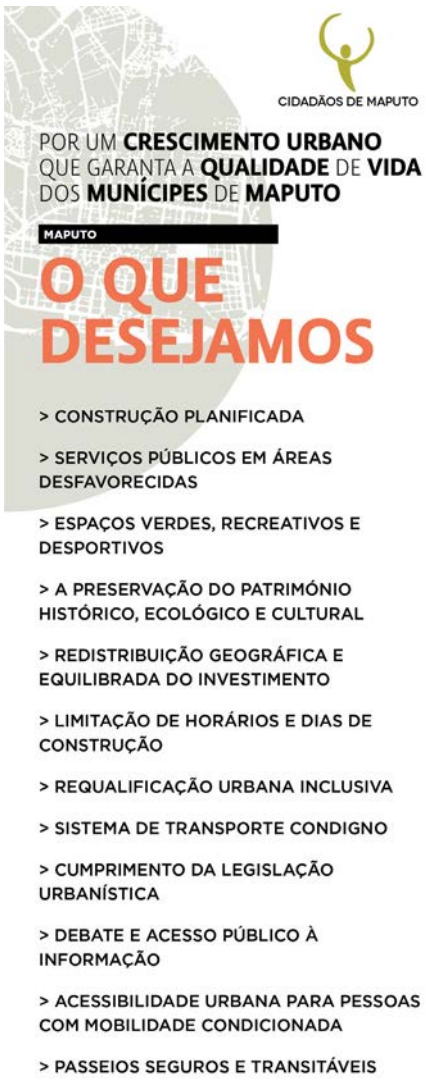
Sentido proibido
Indicação de que a via em que o trânsito se faz apenas num sentido passa a servir o trânsito nos dois sentidos.

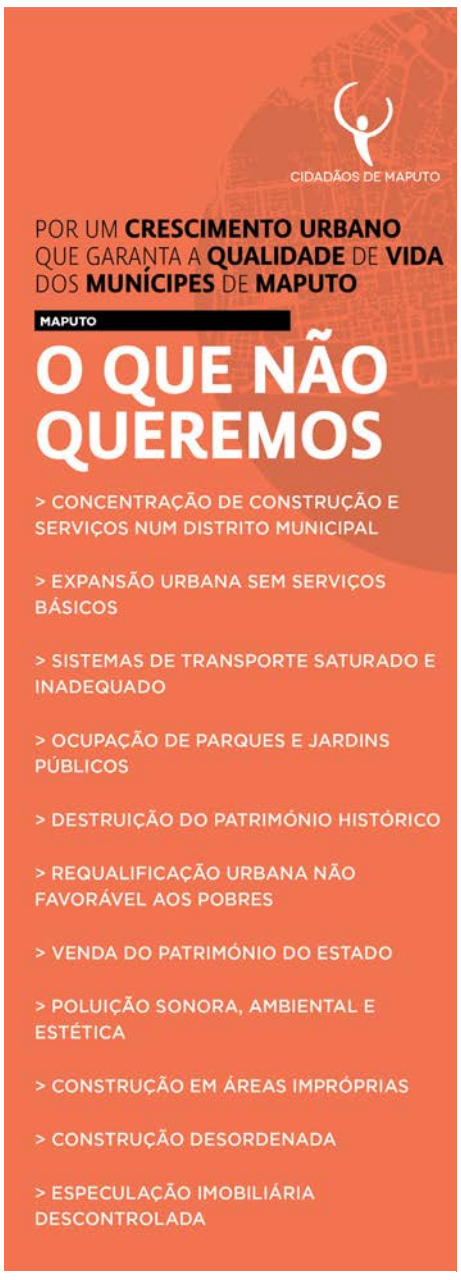
Proibição de inverter o sentido de marcha
Indicação da proibição de efectuar a manobra de inversão do sentido de marcha.

Limite de Velocidade
60km/h e a velocidade máxima recomendada, a partir do ponto onde a placa está fixada.

Crianças
Aproximação de travessia de crianças.

Estacionamento proibido
Indicação da proibição permanente de estacionar quaisquer veículos.





DESEJOS DOS CIDADÃOS DE MAPUTO

(Das 37 propostas que deram origem ao movimento)

No meio a vários desafios que a Cidade de Maputo nos apresenta, surge a necessidade de colocar o homem a tomar o seu lugar de cidadão, que criticamente e, acima de tudo, objectivamente questiona e propõe soluções que são aplicáveis aos problemas que afectam directa ou indirectamente a ele e a Cidade de Maputo (mobilidade, saneamento, resíduos sólidos, planificação urbana, saude pública e mais). É nesse espírito que um grupo de cidadãos de Maputo promoveu uma petição assinada por 9.812 (nove mil oitocentos e doze) cidadãos, numa disposição colectiva para colaborar voluntariamente, de modo a contribuir de alguma forma, com propostas, que, de forma concreta, contribuem na concretização da cidade que todos nós desejamos, garantindo a qualidade de vida dos munícipes.
Em última instância, a intervenção pretendeu e pretende ser um contributo eficaz para uma Cidade Próspera, Bela, Limpa, Segura e Solidária.
A seguir, apresentamos um ponto dos 37 pontos retirados da petição com as respectivas propostas de ações:

Acessibilidade E Mobilidade Urbana De Veículos E Pedestres, Em Particular Com Mobilidade Condicionada

A aplicação da lei e das posturas existentes, nas diversas áreas;

A exigência de padrão de qualidade nas obras realizadas em áreas de uso público;

Medidas de incentivo ao estabelecimento de escritórios, residências e serviços públicos fora das zonas saturadas.

A criação de transportes públicos cómodos e em consonância com o nível de vida dos munícipes;

O desenvolvimento de um programa efectivo de educação cívica que inclua acções pedagógicas e administrativas envolvendo a Polícia Municipal, organizações da sociedade civil, escolas e universidades, que deverã ser chamadas a educar e a dar o exemplo. Estes programas não se devem resumir a campanhas, mas contemplar a inclusão de matérias no ensino normal a todos os níveis, com maior incidência nos mais jovens;

A criação de espaços apropriados para o estacionamento de veículos em locais de concentração de serviços, respeitando-se as normas de urbanização na atribuição de terrenos para construção.

Jornal da Cidade

FICHA TÉCNICA:
Edição: **Cidadãos de Maputo**
Fotografia: **Yassmin Forte**
PARA INFORMAÇÕES: +258 84 380 5259

FACEBOOK: **https://bit.ly/cidadaosdemaputo**
EMAIL: **cidadaosdemaputo@gmail.com**
WEBSITE: **www.jdc.org.mz**