Jornal da Cidade

Faça Scan ▸

Apoio: FUNDAÇÃO MASC Mecanismo de Apoio à Sociedade Civil · PAANE Programa de Apoio aos Actores Não Estatais

Cidadãos de Maputo | Edição 11 | Bimestral | Mar.- Abr. 2022 | cidadaosdemaputo@gmail.com | Gratuito

A Exclusão de Pessoas Com Deficiência e Mobilidade Condicionada é Cada Vez Mais Preocupante

Editorial

Os cidadãos portadores de deficiência e mobilidade condicionada são parte integrante de qualquer sociedade. Como tal, a criação de condições adequadas para a sua qualidade de vida constitui um imperativo do mundo actual, direito reconhecido universalmente. É assim que uma cidade moderna tem de ter em conta este segmento da população tomando as mediadas adequadas para o efeito. Em Moçambique a operacionalização deste direito é estabelecida por um Decreto que determina um conjunto de condições a seguir obrigatoriamente por instituições públicas e privadas. Uma breve avaliação do cumprimento deste decreto na Cidade de Maputo constitui o tema de fundo desta edição.

Um segundo tópico selecionado para esta edição é relacionado com os edifícios históricos da Cidade. Neste número escolhemos a Mesquita da Baixa, um edifício cuja história remonta de há mais de 100 anos. Sendo um bilhete de identidade da cidade, parece importante o conhecimento das origens e significados de cada edifício deste tipo.

Esperamos que a leitura seja frutuosa.

A PARTICIPAÇÃO DOS CIDADÃOS

O Jornal da Cidade e o seu Portal é feito por cidadãos de forma voluntária com o intuito de contribuir para a melhoria da nossa Cidade, promovendo a reflexão e o diálogo entre Munícipes e Conselho Municipal. Para esse efeito, foi criado um Portal (www.jdc.org.mz) onde todo o cidadão e responsável do CMCM pode intervir de forma construtiva.

CONSULTE e PARTICIPE

DESTAQUES

Pág. 02 A Exclusão de Pessoas Com Deficiência...

Pág. 05 Coisas Bonitas de Maputo

A Exclusão de Pessoas com Deficiência e Mobilidade Condicionada é Cada Vez Mais Preocupante

A gestão urbanística da cidade de Maputo, como qualquer outra cidade, é complexa . Um dos aspectos que coloca mais dificuldades é a degradação das infra-estruturas urbanas, que resulta de uma combinação de crescimento demográfico, dificuldades económicas e insuficiências de gestão. A este conjunto de factores não estão alheios vastos episódios socio-políticos, incluindo uma guerra prolongada. De tudo isto, resulta uma cidade pouco harmoniosa, que oferece baixa qualidade de vida aos seus cidadãos, sobretudo os que têm deficiências físicas e que, portanto, têm necessidades muito específicas.
Entre as condições específicas que as cidades modernas procuram criar para os cidadãos

com deficiência, e não só, destaca-se a mobilidade. Na procura de lhes dar autonomia e segurança, assiste-se, nas últimas décadas, a um processo crescente de inclusão dos deficientes físicos nas preocupações urbanísticas. Rampas nos passeios e edifícios de utilização pública, sanitários adequados, sinais especiais auditivos nos semáforos são, entre outras, medidas que têm vindo a ser tomadas no processo legislativo e na construção e adaptação das cidades à melhoria da qualidade de vida dos deficientes físicos.
Moçambique tem dispositivos legais que regulam as condições de infraestruturas para o acesso de pessoas com deficiência e mobilidade condicionada. Está neste caso o Decreto que aprova o "Regulamento de construção e manutenção dos dispositivos técnicos de acessibilidade, circulação e utilização dos sistemas dos serviços públicos à pessoa portadora de deficiência ou de mobilidade condicionada" (Decreto nº 53/2008 de 30 de Dezembro). Este decreto estabelece um conjunto de medidas a seguir obrigatoriamente pelas instituições públicas e privadas, visa garantir a acessibilidade e mobilidade dos cidadãos portadores de deficiência como, por exemplo, a obrigatoriedade de rampas de acesso nos edifícios e a existência de sanitários apropriados a este grupo de cidadãos.
Passados 14 anos da aprovação deste Decreto, importa avaliar o seu grau de cumprimento.

O Que Está a Acontecer?

A mobilidade na cidade de Maputo está comprometida para qualquer cidadão comum. Passeios ocupados com viaturas e comércio informal, além de outros obstáculos, impossibilitam a locomoção confortável e segura, obrigando os munícipes a caminharem nas ruas e avenidas destinadas à circulação automóvel. No caso das pessoas portadoras de deficiência ou de mobilidade condicionada, com dificuldades adicionais de deslocação, a situação é ainda mais preocupante. Além do estado adverso dos passeios, Maputo caracteriza-se pela ausência generalizada de condições que caracterizam as cidades modernas. São exemplos as rampas de acesso nos edifícios e passeios para cadeirantes,

os semáforos com sinalização sonora, os pisos regulares, ou os sanitários adequados aos cidadãos deficientes.

A legislação existente determina um conjunto de obrigatoriedades cujo incumprimento não carece de uma avaliação sistematizada. De uma forma geral, o decreto determina (1) o âmbito de aplicação (onde se aplica) e (2) as infraestruturas obrigatórias.
Quanto ao âmbito de aplicação, a lei é extensivamente abrangente, incluindo os edifícios públicos ora existentes e os que estão em construção, parques públicos, locais de estacionamento, centros de convívio, unidades sanitárias de todo o tipo, estabelecimentos de ensino, restaurantes, aeroportos, paragens de transporte colectivo, instalações desportivas, hotéis, centros comerciais, passeios, bancos e ATMs. No que concerne às obrigações, o mesmo decreto determina as regras relativas a rampas de acesso, tipo de sanitários, medida dos balcões e placas de publicidade, entre outras, em geral similares às que se usam internacionalmente. A obrigatoriedade de rampas nos passeios constitui um aspecto de particular atenção dado o seu impacto na mobilidade deste grupo populacional.
Qualquer observação simples pode constatar o elevado grau de incumprimento

da lei vigente. Embora existam casos em que se observam cuidados com as medidas decretadas, é generalizada a ausência de condições para a mobilidade das pessoas com dificuldades especiais de locomoção. Poucos são os passeios com rampas adequadas, é generalizada a ausência de sanitários adaptados, os pisos dos passeios são irregulares, não se conhecem sinais sonoros nos semáforos da cidade para citar apenas alguns exemplos. A agravar a situação, os passeios estão ocupados com viaturas, comércio e infraestruturas instaladas sem o cumprimento das regras como algumas bancas comeciais e abrigos de paragens de transporte colectivo.

O Que se Pode Fazer?

Uma cidade inclusiva tem em consideração os direitos do cidadão portador de deficiência física. A Lei vigente garante esse direito, mas o seu incumprimento acaba por tornar a cidade hostil para este grupo de cidadãos. Há de facto uma distância de elevada dimensão entre o articulado legal e a realidade, sobre a qual urge reflectir.
É também evidente que a Lei foi realizada de uma forma generalista, e que a sua aplicação requer meios e práticas de gestão que não são, em grande medida, exequíveis. Seria utópico pensar que tudo o que está articulado no decreto possa ser aplicado. Esta prática de elaborar leis que se sabe, à partida, não serem passíveis de aplicação tem provocado descrédito das leis no seu todo, o que não parece aconselhável.
Tendo em conta as limitações que a realidade impõe, somos de propor algumas medidas que nos parecem serem apenas condicionadas pela vontade política. Assim, sugere se um programa mínimo que inclua:
1. A revisão e posterior aplicação do Decreto Lei nº 53/2008, atendendo ao contexto da Cidade e às possibilidades existentes a nível económico e de gestão.
2. A obrigatoriedade de as novas construções incluírem no projecto medidas relacionadas com a mobilidade dos portadores de deficiência bem como de sanitários adequados.
3. A definição das condições mínimas e das regras básicas de acessibilidade e sanitários, em todos os edifícios e instalações de utilização pública (novos e velhos).
4. A uniformização do piso dos passeios, obrigando a quem os reabilita a seguir um modelo padronizado.
5. A obrigatoriedade de os obstáculos construídos nos passeios seguirem as regras já definidas.
6. O fim da utilização dos passeios para estacionamento (ao invés de se usar os passeios para estacionamento poderá reduzir se a sua largura mas garantindo sempre a medida mínima para a circulação pedonal).
Muitas outras medidas são desejáveis, mas nem todas são passíveis de aplicação imediata. Assim, um programa de recomendações não obrigatórias poderá ser mais aconselhável que uma lei que não se cumpre porque não há condições para se cumprir. É que, quando se estabelecem regras obrigatórias que, à partida, sabemos não poderem ser cumpridas, acaba-se por promover uma cultura de incumprimento.

MUSEU DA CIDADE

A cidade de Maputo tem 134 anos de história. A preservação da sua memória é considerada um elemento essencial na manutenção da sua identidade. O contrário, ou seja, a perca da sua memória, significa a perca da sua identidade. Assim, impõe-se a criação de um MUSEU DA CIDADE que possa reunir diferentes elementos históricos e patrimoniais. Fica a proposta do Jornal da Cidade. Um bom local seria o actual edifício do Palácio dos Casamentos cuja localização em função do crescimento da cidade se tornou imprópria. Sendo um serviço concorrido, seria de considerar a construção de um outro em local espaçoso que permita estacionamento e área de fotografia sem incômodo para a circulação local. Nem precisa de ser grande e dispendioso, pode ser rentabilizado, pelo menos para o funcionamento.

Recordando o ciclone Claude

A Praça de Mac-Mahon em Lourenço Marques, final dos anos 1930.

Sede da Associação dos Velhos Colonos

LM - Praça 7 de Março - Início dos anos 50

DECRETO Nº 53/2008

O Decreto nº 53/2008 estabele o Regulamento de construção e manutenção dos dispositivos técnicos de acessibilidade, circulação e utilização dos sistemas dos serviços públicos à pessoa portadora de deficiência ou de mobilidade condicionada. A sua consulta pode ser realizada através deste link:
https://gazettes.africa/archive/mz/2008/mz-government-gazette-series-i-supplement-no-4-dated-2008-12-30-no-52.pdf

Casos Específicos

CASO 1
Ausência de rampas nos passeios

CASO 2
Carros nos passeios

CASO 3
Cadeirante com dificuldades

CASO 4
Piso irregular

CASO 5
Obstáculo sem cumprimento da lei

A VOZ DO MUNÍCIPE

"As pessoas com deficiência sofrem vários abusos por conta da dificuldade na sua mobilidade na cidade. O município deve iniciar com a mudança de mentalidade, sensibilização dos munícipes em torno deste assunto, promover campanhas de alcance rápido propor e apresentar a curto prazo alternativas para que os passeios sejam mais seguros para as pessoas com deficiência, bem como crianças, idosos e doentes. Isto somente será possível com a responsabilização. As multas podem ser uma forma coerciva de eliminar este mal porque muitos dos automobilistas não estão conscientes do erro, encaram o problema na maior normalidade."
Emerson Chiloveque, Residente Da Matola

"A questão da acessibilidade aos estabelecimentos públicos por parte da pessoa deficiente é ainda um grande desafio. Pode-se notar que o deficiente tem prioridade no atendimento, mas para se fazer a esses estabelecimentos é uma grande ginástica, uma vez que grande parte dos edifícios estatais não foram concebidos levando em consideração ao deficiente."
Gito, residente da Matola

"Primeiro, o maior desafio está no facto de querer perceber o que efectivamente as pessoas de direito fazem para com as pessoas deficientes, visto que é comum em plena cidade deparar se com pessoas deficientes na rua pedindo esmola, o que me dá asco pois era suposto que as pessoas que lidam com a questão do deficiente aplicassem ou pensassem numa política capaz de livrar o deficiente da mendicidade."
Stélio, residente do Bairro Magoanine

"Não vejo autonomia nenhuma. O deficiente e a pessoa com mobilidade reduzida estão à deriva. Esses tipos são insensíveis. A solução é que as políticas referentes à pessoa deficiente sejam difundidas de forma massiva, e a sua aplicação fiscalizada com todo rigor necessário."
Luís Honwana, residente do Bairro Maxaquene

"O meu maior desafio ao circular na cidade é a forma estúpida de como os automobilistas estacionam suas viaturas. Não tem sido nada fácil. Tenho de andar na estrada e enfrentar carros, o que me expõe ao perigo de ser atropelado. Outro desafio está ligado a passeios cheios de buracos, dificultando a caminhada. Tem também a questão do saneamento urbano pois as águas negras jorram por todo o lado e inacessibilidade nas passadeiras."
Calisto, residente do Bairro da Liberdade

"Os estabelecimentos públicos não têm acessibilidade, embora aparentemente alguns tenham rampas, as rampas construídas não obedecem os padrões exigidos, tornando mais perigoso usá-las. Por vezes podem mesmo causar graves danos, pois, as mesmas não dão autonomia à pessoa com deficiência. Por outro lado a maioria das portas dos estabelecimentos são pequenas e consequentemente não inclusivas."
Luís Filipe. residente do Bairro do Jardim

"No meu ponto de vista a Cidade de Maputo não reúne condições de autonomia para que a pessoa com deficiência ou pessoa de mobilidade reduzidas circule livremente. Para melhorar o cenário é importante que desde a concepção dos projectos até à sua execução haja envolvimento de organizações de pessoas com deficiência na tomada de decisões e discussões para ver até que ponto o projecto é inclusivo e se realmente obedece os padrões exigidos para autonomia da pessoa com deficiência."
Fernando Sitoe, residente do Bairro do Choupal

"Sempre tenho que depender de pessoas para apanhar chapa, e às vezes os chapas pequenos negam de me levar por causa da minha cadeira de rodas e pelo trabalho de me carregar. Dói depender de pessoas, mas enfim, dependo deles para acessar o passeio. Já imaginou, por exemplo, na Av. da Guerra Popular você sem espaço para passar porque estão a vender? É uma confusão isso, mas nós não temos voz, não existimos completamente."
Residente do bairro Coop, Amélia

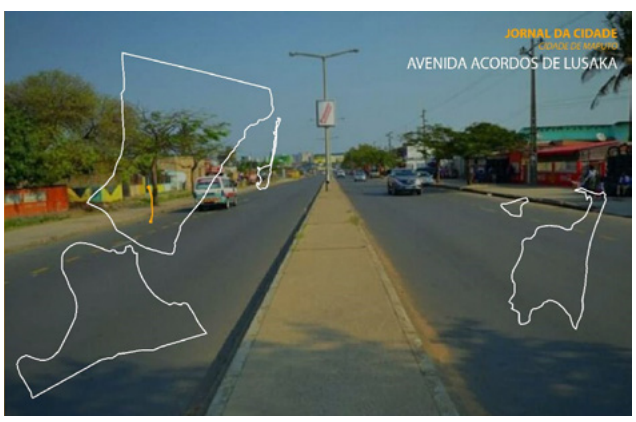
CAIXA TÉCNICA

A Acessibilidade e Mobilidade Para nós Como Deficiência na Cidade de Maputo

Por:
Fenias Muianga (Tv Surdo)

A Cidade de Maputo não oferece condições mínimas de acessibilidade para pessoas com deficiência, o que nos remete a vulnerabilidade e exposição a vários riscos durante as caminhadas, as principais barreiras que dificultam a acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência é a falta de fiscalização por parte das autoridades competentes, embora tenha dispositivo legal Decreto 53/2008, os passeios esburacados, o mau estacionamento, os vendedores ambulantes, as rampas mal construídas, o sistema de drenagem, os esgotos, a falta de conhecimento dos cidadãos, a ignorância, entre outros factores, são as principais causas que não contribuem para acessibilidade e mobilidade autónoma da pessoa com deficiência nas vias públicas da cidade de Maputo.
As pessoas com deficiência físico-motora e visual, são as que mais estão sujeitas a vulnerabilidade e expostas a diversos riscos porque a sua mobilidade é condicionada a meios de compensação, os automobilistas estacionam de forma inadequada nos passeios, a construção de passeios e/ou edifícios não obedecem à construção de rampas previstas no decreto 54/2008, os vendedores ambulantes vendem os seus produtos em lugares impróprios dificultando a mobilidade, os passeios e as estradas estão esburacadas, os condutores não respeitam os semáforos nem a passarela.
Não são respeitados os princípios de acessibilidade, o assunto de acessibilidade não é prioridade, pouco tem se feito para maior inclusão e autonomia da pessoa com deficiência, os infractores nunca são penalizados ou responsabilizados por barrar a acessibilidade.

SABIA QUE... Avenida Acordos de Lusaka



CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS

Distritos Municipais: KaMpfumo e KaMaxaquene
Bairros: Mavalane "A", Urbanização, Maxaquene "A", Manhangalene "B" e Mafalala

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Comprimento: 3.83 km
Largura: 9 m por sentido entre Aeroporto Internacional de Maputo e Praça dos Heróis, e 17m até início da Av. Guerra Popular
Sentido: Duplo sentido
Número de faixas: 2 faixas por sentido
Separador central: Presente entre Praça dos Heróis e início da Av. Guerra Popular
Superfície: Asfalto
Passeios: Sim, entre 3 e 4 m
Iluminação: Sim
Estacionamento: Sim

DESCRIÇÃO
A toponímia da avenida celebra os Acordos de Lusaka assinados no dia 7 de Setembro de 1974, em Lusaka na Zâmbia, entre o Estado Português e a Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO), com o objectivo de, formalmente, reconhecer o direito e transferência de soberania do território nacional ao povo moçambicano.

COISAS BONITAS DE MAPUTO

A Mesquita da Baixa

Por:
António Sopa

Foi em 1876 que Hava Ali, residente no povoado, com alguns haveres e terreno – parcela nº 3 do talhão nº 139 do cadastro da cidade, com a área de 575,71m – adquirido em hasta pública por 100$000 réis, na então denominada Travessa do Funil (depois Rua Salazar e, actualmente, Rua da Mesquita) decidiu ofertá-lo à comunidade a que pertencia, para que nele se construísse a Mesquita, velho sonho carinhosamente acalentado pela comunidade islâmica de Lourenço Marques.

Obtida a autorização necessária, construiu-se a mesquita, num local onde não havia ainda quaisquer outras construções, entre a Travessa do Funil e a Praça dos Trabalhadores. Esta era inicialmente apenas uma modesta barraca de madeira e zinco, onde, com toda a regularidade passou a ser exercido o culto islâmico. Em 1887, esta barraca foi substituída por uma construção mais ampla, em alvenaria. Era vultuosa para a época, cuidadosamente trabalhada em estilo árabe de interiores frios e sóbrios e exteriores decorados com caprichosos rendilhados sob temas florais e traços geométricos. Em vez dos minaretes esguios e rendilhados que caracterizam os edifícios

religiosos desta natureza, soerguiam-se apenas minúsculas torres colocadas em renque ao longo da fachada. Consta

que depois de concluída veio a custar 4.550 libras, incluindo também o preço de uma cisterna.

A Mesquita, com planos rectangulares, dispunha de local próprio para as abluções rituais como é uso. No interior um nicho - o "Mirabe" - indicava a direcção da cidade santa de Meca, para nesse sentido os fiéis orientarem sempre as preces. Lugar apropriado foi destinado para o "Maulana", bem como tribuna para o "Muezini" e a "Mimbar" (púlpito) para o pregador. Caprichou-se na entrada do templo, com um portão árabe de acesso ao interior, em arco quebrado.
O edifício que era todo ele um templo, sofreu em 1902 algumas alterações, tendo ficado então com seis minaretes simbólicos e, no topo, com dezoito pequenos crescentes apontados para o céu, símbolo da fé islâmica. Nele estava igualmente instalado um albergue para os crentes mais pobres, sendo as despesas suportadas pelas cotas pagas (1 a 5 shillings) pelos comerciantes da cidade e do interior da então província, das multas cobradas (1$000 réis) por cada estabelecimento seu que não fechasse às sextas-feiras, entre as 12,00 e 13,00 horas, e do aluguer das quatro lojas, situadas na fachada do templo (36 libras por mês).
Além da mesquita, tinham na [Avenida D. Manuel], um recinto vedado que visitavam processionalmente na festa do Ramadã e por alturas da grande peregrinação a Meca. O seu cemitério também foi construído por subscrição, no total de 1.800 libras, sendo gratuitos os enterramentos.

Em 1925 foi ainda apresentado um projecto para a reconstrução e ampliação das dependências da mesquita, do lado da Rua Francisco Ferrer, incluindo este a construção dum rés-do-chão, primeiro andar e de "uma torre com relógio quadilateral com altura de 15 metros", demolindo-se para o efeito os estabelecimentos de muçulmanos que fechavam o recinto da mesquita desse lado. Estas construções seriam feitas em alvenaria de tijolo, com esqueleto em betão armado.

No final dos anos 20, provavelmente sob a influência do nacionalismo do Estado Novo, assiste-se uma uma polémica entre crentes portugueses e

estrangeiros, que extravasou para as páginas da imprensa, tendo como pretexto o registo da mesquita da baixa em nome da Comunidade Maometana, acusada de ter como sócios somente estrangeiros. Não sabemos ainda do desenvolvimento desta polémica, mas tornou-se claro que nos anos subsequentes esta passou a ser gerida por aquela associação. Em 1932, 1936 e 1947 foram ainda realizadas outras pequenas obras na mesquita. Na primeira foram efectuadas alterações nas lojas de frente do prédio; na segunda, foram efectuadas alterações no compartimento respeitante à porta 54, tendo sido substituído o forro do tecto, até então de madeira, por fibrocimento com respectiva guarnição, colocando-se no centro do compartimento uma claraboia; e, finalmente, na última, foi construída uma chaminé de alvenaria numa cozinha.

Na década de 60, a mesquita era descrita como tendo um corpo principal de primeiro andar, terminando em cúpula mourisca; outro corpo contíguo à Rua Salazar formava um pavimento com estabelecimentos comerciais. Um outro corpo interior era a mesquita propriamente dita, com primeiro andar tendo anexa a residência do "Maulana".

A entrada do recinto sagrado da mesquita fazia-se através de um arco sob o qual está inscrita em língua persa o seguinte versículo de um poema: "No dia do julgamento final a primeira pergunta será se fizeste as tuas orações". No interior, imaculadamente branco e exuberante de lustres, destacava-se a "Miraba" que indicava a direcção de Meca, santuário de todo o mundo árabe. Sob o nicho lia-se em caracteres árabes a seguinte litania: "La Ilaha Illallah Muhamadur Rasulullah" (Alá é Deus Único e Maomé o seu Profeta). Em baixo a data - 1902. Na mesma parede onde estava a "Miraba" e à direita de quem entra, pendia dela uma relíquia sagrada: um pedaço do manto negro original que cobre a "Caaba" e foi trazida de Meca por um peregrino. O chão era inteiramente atapetado por riquíssima alcatifa persa.

Um Projecto Grandioso

A partir de 1967, a Comunidade movimenta-se para a realização de grandes transformações na mesquita. A primeira iniciativa, que viria a ser suspensa por iniciativa da própria Comunidade, que solicitou à então Câmara Municipal de Lourenço Marques que desse a mesma sem efeito e que fosse arquivado o respectivo processo, pretendia efectuar alterações na mesquita, com o objectivo de destiná-la para a actividade comercial.

Porém, dois anos mais tarde, era tornado público o grandioso projecto para a nova mesquita, em substituição da primitiva, sendo este apresentado como o maior templo feito no "espaço português" e na Africa Austral, cujo custo estava estimado em cerca de 10 mil contos.
O projecto, que já tinha recebido aprovação das autoridades religiosas da comunidade, era da autoria do arquitecto Milton Mendonça. O edifício seria constituído por vários blocos de três andares, com capacidade para acomodar cerca de 2000 fiéis. O primeiro e segundo andares possuíam duas salas de orações para homens e a terceira para as mulheres. A cave estava destinada para os preliminares da entrada nas salas de oração, onde os crentes se podiam descalçar e guardar o calçado em lugares apropriados, utilizando depois os 99 lavabos rasos individuais onde procediam às suas abluções. Na cave haveria ainda espaço reservado para 215 pessoas quebrarem o jejum durante o Ramadã. A sala principal de orações, que se situava no rés-do-chão, sobrepunha-se às dos restantes andares.
O pormenor mais saliente da futura mesquita seria o seu minarete que teria uma altura de 52 metros, equivalente a 17 andares, e que ficaria a ser um dos mais altos do mundo, ultrapassando o do Centro Islâmico de Nova Iorque que tinha então 47 metros de altura. Segundo o arquitecto responsável pelo projecto, não se tratava de conseguir qualquer recorde, mas sim manter o equilíbrio dos vários blocos do edifício, compactos na base. Além do minarete, a mesquita será encimada de duas cúpulas, a central e a secundária, sendo o seu exterior coberto a mosaico

trabalhado, havendo janelas altas com vitrais rasgando a fachada principal do edifício, ficando a Kaba (nicho virado na direcção de Meca) dirigida num eixo de cinco graus nordeste.
O projecto foi motivo de polémica, já que não acolheu a unanimidade dos crentes da comunidade, nem da Comissão dos Monumentos Nacionas a quem tinha sido enviado o projecto para estudo. Entre as razões apontadas para a sua conservação estava o facto de este ser um dos edifícios mais antigos da capital moçambicana, possuidor de uma arquitectura extraordinária. Segundo afirmou o historiador sul-africano B. M. Randles, num jornal da cidade do Cabo, após uma visita a Lourenço Marques em 1968, a "Comunidade Maometana de Lourenço Marques criou uma pequena jóia de arquitectura islâmica, da qual pode justamente orgulhar-se". Posteriormente, ao ser-lhe atribuído o estatuto de "imóvel de interesse público" em 1972 (Portaria 385|72, de 11 de Abril), juntamente com a Casa de Ferro e a Vila Jóia, impediu-se que se procedesse à sua demolição no antigo período colonial.

As Grandes Transformações da Década de 1990

A ideia da construção duma nova mesquita no local onde se encontrava a primitiva viria a ser retomada em 29 de Junho de 1998, no mandato de Abdul Aziz, então presidente da Comunidade Maometana. Nessa altura, solicitava-se ao Conselho Municipal da cidade de Maputo "a sua imediata demolição para que se erg[uesse] no mesmo sítio a nova Mesquita". As razões apresentadas para a construção dum novo templo prendiam-se com os "graves problemas" que a mesma sofria, resultantes da sua "degradação natural" e ser "impossível qualquer forma de reabilitação e de manutenção bastante onerosa". Para além destas razões, eram retomadas ideias já anteriormente tornadas públicas, na década de 1960, que tinham a ver com o aumento da sua capacidade para cerca de 2000 crentes, ao mesmo tempo que serviria como um marco de referência ao nível do país e mesmo da África Austral.

No seguimento deste pedido, a Direcção Nacional de Cultura lembrava que a Lei 10|88 de 22 de Dezembro, sobre Protecção do Património Cultural, era clara no que respeitava a todas as situações com ou sem direito de propriedade de imóvel classificado, competindo exclusivamente ao Conselho de Ministros a sua desclassificação. Achava o mesmo, que a Comunidade estava "mais preocupada em aumentar a capacidade da Mesquita para alojar 2000 crentes, do que concretamente com os custos decorrentes da sua reabilitação e manutenção", pois achava que seria menos oneroso a construção duma nova mesquita em lugar baldio do que "demolir e remover escombros que sempre acarretam custos". E concluía desta forma: "Nós desencorajamos este tipo de medidas que em nada ajudam a preservar o nosso Património Cultural e aconselhamos a observância da lei acima mencionada".

A mesma direcção viria a informar posteriormente a Comunidade, em 29 de Julho de 1999, que no decorrer da 9ª Sessão Ordinária do Conselho Nacional do Património Cultural, este tinha deliberado que a mesquita da baixa constituía "um testemunho ímpar do Património Cultural Nacional e e[ra] uma das [suas] mais belas obras histórico-arquitectónicas", pelo que não era "permitida qualquer tentativa de demolição quer parcial ou total da mesma, obrigando a Comunidade Maometana a mantê-la nos seus traços arquitectónicos originais e a conservá-la através de obras de restauro e demais beneficiações".

Perante esta decisão, o presidente da comissão da mesquita, Mahomed Bashir Salemen, viria a afirmar existir um grande equivoco, por dificuldades de expressão, "pois não era sua intenção demoli-la, conforme erradamente de[ra] a entender no pedido original", mas era integrá-la "numa nova e moderna construção que abrangeria somente os anexos posteriormente acrescentados por imperativos de espaço útil". Segundo ele, estes anexos situavam-se no espaço adjacente à mesquita, sendo constituídos por estabelecimentos já em degradação e sem qualquer valor histórico. No que respeitava à mesquita, propriamente dita, aquele responsável afirmava estar consciente do "valor histórico do edifício original", devendo por isso ser "mantida tal e qual como está", sendo apenas restaurada e sofrendo beneficiações. Ainda num esforço para provar as suas boas intenções, propunha-se apresentar a planta da projecto a implantar no local, ao mesmo tempo que solicitava que fossem indicados os técnicos que trabalhariam em conjunto com os empreiteiros, visando "garantir a preservação da Mesquita histórica no seu corpo, perfil e essência, sem prejuízo para a nova construção, mas sim complementando-a". Finalmente, pedia que a aprovação das obras fosse feita num prazo até 20 dias, já que existia "um montante substancial de dólares americanos doado pelos países árabes" para a sua construção.

Assim, em resposta ao apelo que foi lançado entre os associados da Comunidade, visando a ampliação da mesquita, foram doados diversos edifícios instalados da Rua da Gávea, pertencente a Momade Rafic Cassamo e o Grupo Moosani Limitada, ainda em 1998, a que seguiria os Armazéns Esperança, em Janeiro do ano seguinte. A Comunidade viria ainda a adquirir as instalações de Momed, Iqbal, Ldª., em Setembro de 1999, situadas na Rua da Mesquita.

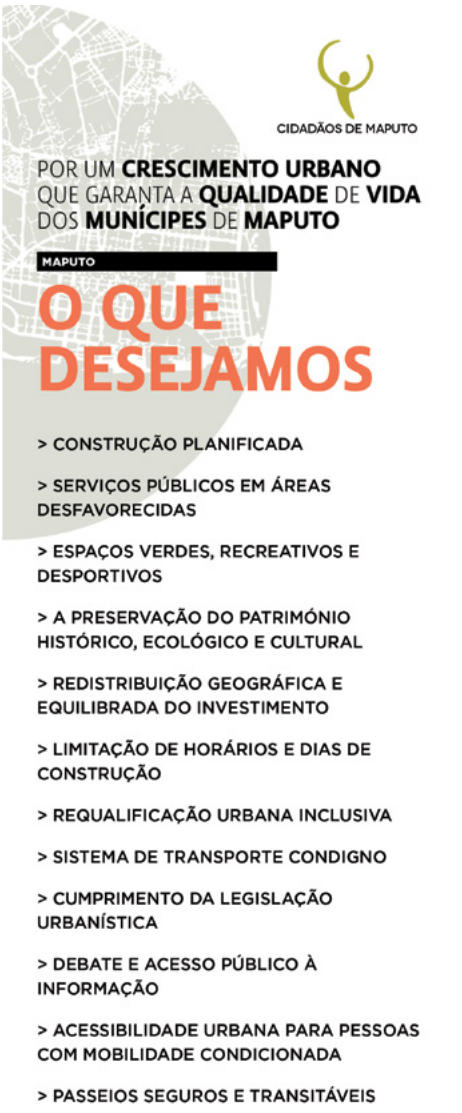
Apesar da urgência manifestada, o projecto viria a ser interrompido, tendo sido reiniciado três anos mais tarde, em Fevereiro de 2002, a partir exactamente do parecer emitido pela Direcção Nacional de Cultura, que "considera[va] estarem criadas as condições necessárias para a execução do projecto e consequentemente aprova[va] o seu restauro e ampliação", já que os anexos em causa não estavam previstos na lei (Lei 10|88), "por serem posteriores a 1920 e constitu[irem] cubículos destoantes à mesquita [edifício] original". Afirmava ainda que o edifício a ser acoplado à mesquita original possuía uma "excelente performance arquitectónica", emparelhando com os edifícios da estação ferroviária e do mercado central, alguns dos principais polos de atracção histórico-arquitectónica da Baixa de Maputo; que o "estilo arquitectónico gótico", aliado aos ornamentos, minaretes e abóbodas que funcionavam como claraboias se integravam perfeitamente naquela zona da cidade e, finalmente, existir uma "harmonia entre o histórico-arquitectónico-religioso do edifício original e o arquitectónico-religioso do novo edifício". No seu seguimento, em 18 de Junho do mesmo ano, a Direcção Nacional do Património Cultural autorizou a demolição das lojas circunvizinhas das ruas da Mesquita e da Gávea, já que "a ampliação da Mesquita da baixa ir[ia] contribuir para a humanização da baixa de Maputo".

Perante o questionamento do vereador Vasco Mathe se a demolição do edifício principal da mesquita teria sido licenciada pelo Conselho Municipal ou se a demolição licenciada tinha sido apenas das lojas circunvizinhas, o representante da Comunidade afirmou que as obras de demolição não incluíam o edifício principal. No entanto, "a vibração da máquina ao demolir as lojas circunvizinhas foi afectando a estrutura do edifício principal, e como este estava em avançado estado de degradação parte dele acabou por ruir, ficando a parte frontal e outros elementos". Constatou-se ainda que a demolição tinha ocorrido num momento em que não estavam presentes o engenheiro responsável pela mesma nem um técnico da Direcção de Cultura, conforme rezavam os documentos que constavam no processo de construção, por não terem sido informados do início daquelas obras. Perante este facto, as autoridades municipais concluiriam que se estava perante obras clandestinas, devendo estas ser embargadas, autuadas e multadas, e tomadas as medidas correctivas, ao mesmo tempo que se apuravam responsabilidades na autorização efectuada para a realização da obra junto do Ministério da Cultura.

Tendo sido reconhecido o erro praticado por parte do representante da Comunidade Maometana, foi aconselhado ao mesmo submeter uma exposição ao presidente do

Conselho Municipal de Maputo, explicando os factos ocorridos e os pedidos que pelo mesmo eram formulados. Cópias desta exposição deveriam ser enviadas ao ministro da Cultura, das Obras Públicas e Habitação, presidente da Assembleia Municipal de Maputo, vereador da Cultura, Desporto e Turismo, vereador para o Planeamento e Gestão do Solo Urbano e directora Municipal de Construção e Urbanização. O levantamento do embargo das obras só seria feito após a reacção de todas estas entidades.
Apesar da exposição ter sido dirigida ao Conselho Municipal da cidade de Maputo, em 26 de Agosto, as obras mantinham-se paralisadas, levando a que o representante da Comunidade enviasse um novo ofício informando que as obras seriam retomadas em 26 de Setembro, por não haver "justificação legal plausível oficial e consequente ordem de interrupção ou paralisação das obras em questão". Porém, a Direcção Municipal de Construção e Urbanização manteve o embargo das obras até à conclusão das diligências que se efectuavam, que passava por ouvir o parecer do Ministério da Cultura e consequente aplicação das multas pelas obras clandestinas até então efectuadas.
Em 21 de Novembro de 2002, o embargo foi levantado, estando o reinício dos trabalhos condicionado à apresentação do projecto das demolições efectuadas para apreciação e aprovação do Conselho Municipal e ao pagamento de uma multa de oitenta milhões de meticais.

A mesquita viria a ser inaugurada em 22 de Setembro de 2005 e reaberta ao público um mês mais tarde, após três anos de construção.



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:

I: Construção Planificada

A desconcentração imediata da construção;

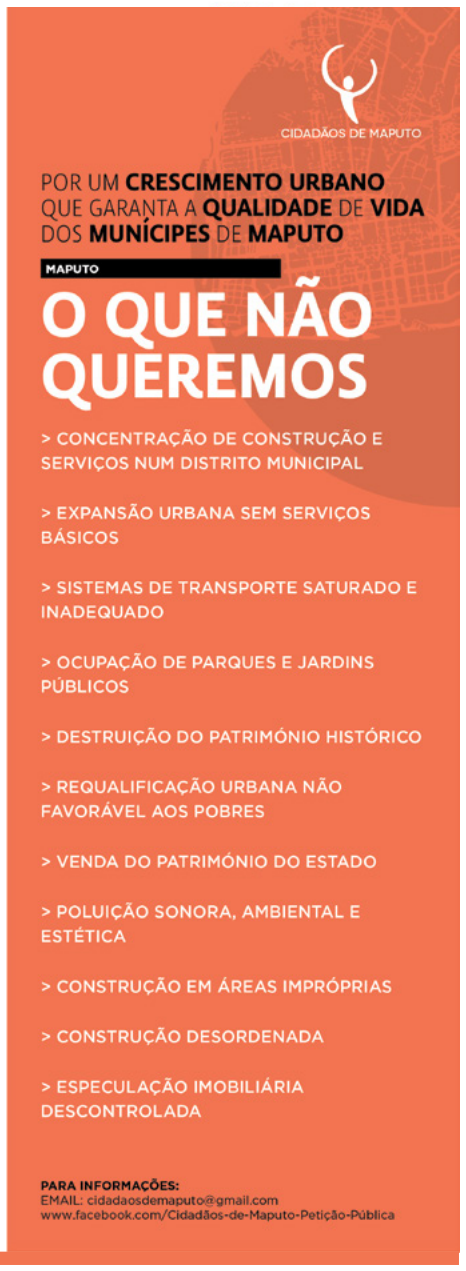
A proibição de novos edifícios em zonas já com evidente sobrecarga;

O planeamento da expansão da Cidade de forma harmoniosa evitando densidades indesejáveis;

A dotação das novas áreas de expansão da Cidade, e antes da atribuição dos terrenos, de infraestruturas básicas tais como água canalizada, energia eléctrica, saneamento, vias de circulação e espaços com os serviços públicos diversos previstos no PEUMM.

A conjugação e harmonização dos planos de saneamento, água, electricidade, gás a cargo de entidades fora da alçada do Município, de modo a garantir que os serviços estejam adequados ao crescimento que se deseja.

A proibição de parqueamento nos passeios.



Jornal da Cidade

FICHA TÉCNICA
Edição: **Cidadãos de Maputo**
Fotografia: **Yassmin Forte**

PARA INFORMAÇÕES
Cell: **+258 84 380 5259**

Facebook:
https://bit.ly/cidadaosdemaputo
Email:
cidadaosdemaputo@gmail.com
Website: **www.jdc.org.mz**

Faça Scan