

Maputo, a cidade dividida: fragmentação e (re)qualificação

Maputo, the divided city: fragmentation and (re)qualification

João Henrique Santana Stacciarini¹ 

Eguimar Felício Chaveiro² 

Helsio Amiro Motany de Albuquerque Azevedo³ 

Palavras-chave:

Urbano
Crescimento
Segregação
Moçambique

Resumo

Maputo – capital moçambicana – expandiu-se de forma vertiginosa em meio ao processo de independência tardia (1975). Sua população multiplicou cerca de doze vezes durante as décadas de 1950 à 2020, atingindo mais de 1,1 milhão de habitantes. Centro político, comercial e financeiro do país, o tecido urbano da capital é palco de complexos processos de crescimento econômico e segregação espacial desencadeados nas últimas décadas. A região central, nomeada localmente de “cidade de cimento”, concentra infraestruturas modernas e amplamente diversificadas. Praças e parques, condomínios de luxo cercados de modernos escritórios, hotéis de padrão internacional, shoppings e um conjunto de obras faraônicas – erguidas a cifras bilionárias – dão o tom paisagístico de um progresso induzido e concentrado em favor de uma pequena elite. Todavia, para além deste “reduto”, cerca de 92% da população habita a parcela periférica de Maputo, popularmente designada como “cidade de caniço”. Estes, por sua vez, encontram-se alocados em habitações muito precarizadas, produzidas de maneira informal pelos próprios moradores e, em muito, submetidos à ausência completa de infraestruturas e serviços públicos. Questões que contribuem diretamente para que Moçambique possua o nono pior Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do planeta. Desta forma, o presente artigo – elaborado a partir de trabalhos de campo, discussões interdisciplinares e diálogos empreendidos no âmbito de projeto científico internacional entre universidades do Brasil e de Moçambique – busca apresentar e interpretar o conjunto de nexos urbanos que fazem de Maputo uma cidade fragmentada e complexa, repleta de contínuas transformações socioterritoriais em que emergem múltiplos embates vinculados à segregação, gentrificação, especulação imobiliária, dentre outros.

Keywords

Urban
Growth
Segregation
Mozambique

Abstract

Maputo - the Mozambican capital - has expanded itself vertiginously in the midst of the late independence process (1975). Its population has been multiplied about twelve times during the decades from 1950 to 2020, reaching more than 1.1 million inhabitants. The political, commercial, and financial center of the country, the urban fabric of the capital is the stage for complex processes of economic growth and spatial segregation triggered in recent decades. The central region, known locally as the "cement city", concentrates on modern and widely diversified infrastructures. Squares and parks, luxury condos surrounded by modern offices, international standard hotels, shopping, and a set of pharaonic constructions - built at a cost of billions - set the landscape tone of progress induced and concentrated in favor of a small elite. However, beyond this "stronghold", around 92% of the population lives in the peripheral part of Maputo, popularly known as the "reed city". These, however, are located in very precarious housing, produced informally by the residents themselves, and subjected to the complete absence of infrastructure and public services. These issues contribute directly to the fact that Mozambique has the ninth-worst Human Development Index (HDI) on the planet. In this way, the present article - elaborated from fieldwork, interdisciplinary discussions and dialogues undertaken within the scope of an international scientific project between universities in Brazil and Mozambique - seeks to present and interpret the set of urban connections that make Maputo a fragmented and complex city, full of continuous socio-territorial transformations in which multiple clashes emerge linked to segregation, gentrification, real estate speculation, among others.

¹ Universidade Federal de Goiás - UFG, Goiânia, GO, Brasil. joaostacciarini@ufg.br

² Universidade Federal de Goiás - UFG, Goiânia, GO, Brasil. eguimar@ufg.br

³ Universidade Eduardo Mondlane – UEM, Maputo, Moçambique. helsio.azevedo@hotmail.com

INTRODUÇÃO

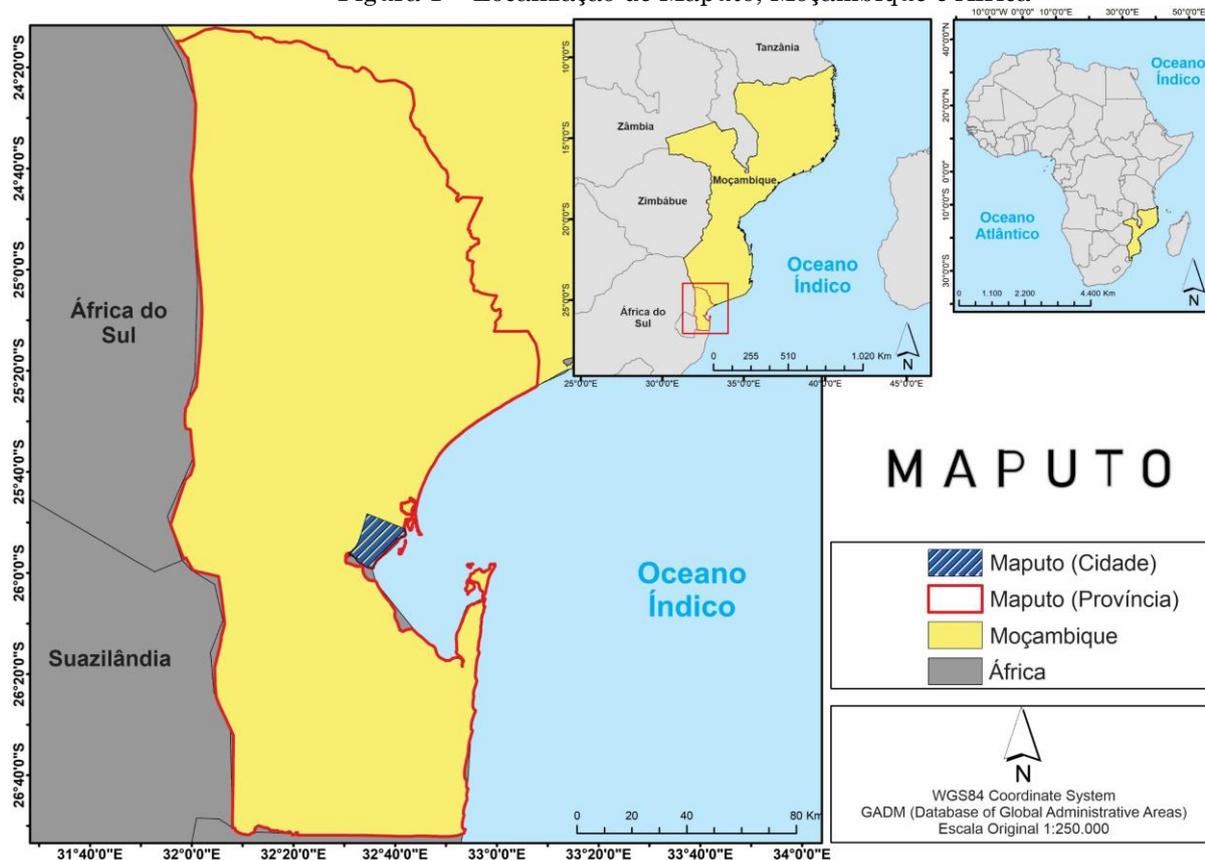
Moçambique é considerado um dos países mais pobres do mundo. Possui o nono pior Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) na lista global que avalia 189 nações (PNUD, 2020). Aproximadamente metade dos seus 31 milhões de habitantes vive abaixo da linha da pobreza extrema. Ao nascer, a população enfrenta uma esperança de vida de apenas 60 anos, tendo como média geral de escolaridade, menos de dez (PGM, 2022).

O território moçambicano é permeado por ambiguidades estruturais. Relações capitalistas rudimentares vão se entrelaçando com grandes projetos geopolíticos. Empreendimentos multinacionais de uso e apropriação do território

– minerais, agrícolas e industriais – conflitam com a grande dificuldade de reprodução das necessidades primárias dos habitantes locais (FREI, 2017; MACARINGUE, 2018; MUACUVEIA, 2019).

Assim, pensar a capital moçambicana (Maputo) a partir de uma perspectiva de “cidade dividida” implica abordar a complexidade das temáticas que envolveram o crescimento desta metrópole (JENKINS, 2000; ANDERSEN *et al.*, 2015; MALOA; NASCIMENTO JÚNIOR, 2019). Diferentes fenômenos – culturais, sociais, econômicos, políticos e ambientais – contribuíram e materializam-se na morfologia de espaço urbano que hoje “dá vida” às múltiplas paisagens e interrelações que nela se desenvolvem.

Figura 1 – Localização de Maputo, Moçambique e África



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Historicamente, as cidades moçambicanas surgiram e cresceram em meio à matriz colonial portuguesa (MELO, 2013). O território foi sendo organizado para viabilizar o fluxo de exploração e exportação de recursos naturais. Os espaços urbanos buscavam atender aos anseios dos colonos que controlavam a administração estatal, enquanto colonizados – escravos, negros e assimilados – orbitavam este núcleo vivendo em moradias precárias nas regiões periféricas.

Para o pesquisador moçambicano Joaquim Miranda Maloa – Professor de Geociências da Universidade Rovuma – data daqui a gênese de longos processos de segregação e exclusão socioespacial, mais tarde reconhecido popularmente pelo binômio “cidade do cimento” versus “cidade do caniço” (MALOA, 2019).

As transformações políticas, normativas e institucionais relacionadas ao processo de “colonialismo tardio” (1930/70) contribuíram

para grande ampliação do processo de urbanização em Moçambique – sobretudo de sua capital, Maputo. Em um curto intervalo, entre as décadas 1950/70, a população multiplica por quarto, passando de 93 mil à 378 mil habitantes (INE, 2017).

No período pós-independência (1975), Moçambique conhece significativa desestruturação do setor político-organizacional. Com a saída dos colonizadores e “dirigentes” portugueses, o país passa por breve experiência socialista – há a socialização de habitações, terrenos urbanos e infraestruturas que a partir de então são propriedades do Estado a serviço da população.

Todavia, a precarização de técnicas em conjunto com problemáticas históricas de produção agrícola, tornavam o meio rural extremamente repulsivo, contribuindo para que grande contingente de “miseráveis” chegasse a Maputo em busca de novas oportunidades. O resultado é um verdadeiro *frenesi* na capital que, sob forte ritmo de crescimento, passa a abrigar 1,1 milhão de habitantes no ano de 2017 – cerca de doze vezes o montante ali instalado na década de 1950 (INE, 2017).

Atualmente, Maputo não é apenas capital e maior cidade de Moçambique, mas também o principal centro político, financeiro, corporativo e mercantil do país; responsável por parcela expressiva do PIB nacional. Maputo hospeda infraestruturas essenciais à organização e gerenciamento das demandas nacionais, como o porto de Maputo – segundo maior do continente africano – e o aeroporto internacional, que atende aproximadamente 900 mil passageiros anualmente (AMZ, 2022).

Todavia, essa diversificação econômica e importância política convive intimamente com a expansão e densificação das periferias. Segregadas socio-espacialmente, estas vão se (re)desenhando em uma dinâmica própria de autoprodução e se estabelecendo, em sua

maioria, longe dos olhos do poder público. Em contradição aos luxuosos prédios comerciais e aos condomínios residenciais do centro de Maputo, as periferias são tomadas por habitações muito precárias, relegadas à completa ausência de serviços básicos – revelando-se como verdadeiras manchas de (re)produção da miséria.

Estas desigualdades históricas são reforçadas e ampliadas ainda mais no contexto neoliberal, tendo como resultado a materialização de emblemáticas paisagens em uma Maputo dicotômica – uma verdadeira “cidade dividida”, fragmentada e desigual.

A “CIDADE DE CIMENTO”: organização, infraestrutura e centralidade econômica

A região central de Maputo concentra grande parte das atividades econômicas do circuito superior (SANTOS, 2008). Muito distante da realidade nacional – país com um dos menores IDH do planeta – deslocar-se por esta porção do território urbano maputense traz inúmeras referências de paisagens encontradas em outras cidades de países economicamente mais afortunados.

Fruto de um projeto de urbanização colonial e morada destes até poucas décadas, a porção central da cidade continua em constante processo de estruturação e qualificação (figura 2). Esta fração do espaço é dotada de vasta oferta de infraestrutura. Ruas asfaltadas e geometricamente distribuídas, rede elétrica, água encanada, modernas redes de telecomunicações, ampla diversificação comercial, centros de serviços bem desenvolvidos (saúde, educação e cultura) e uma rica arborização – que se estende das ruas aos parques e praças de primorosa beleza – estão entre os atributos que despertam atenção e ofertam “conforto” aos que por ali transitam.

Figura 2 – Organização e infraestrutura da “cidade de cimento”



Fonte: Rodrigues (2020) e MMFF (2019). Elaborado pelos autores (2022).

Popularmente designada como “cidade de cimento”, este fragmento ocupa aproximadamente 8% do território municipal de Maputo (JORGE; MELO, 2014). Para além dos parques e praças, emergem-se hospitais, escolas, *shopping centers*, redes de *fast-food* globalmente conhecidas, modernos centros esportivos, cinemas e clubes, dentre inúmeras outras opções disponíveis à pequena parcela da população que por estas podem pagar. Jorge e Melo (2014) indicam que tal diversidade paisagística e cultural, em muito, se inspiram e remetem ao padrão “ocidentalizado” do viver.

Parte expressiva da verticalização na região central dá abrigo à escritórios, bancos e corporações de setores estratégicos ao desenvolvimento do capitalismo moçambicano. Áreas residenciais circunvizinhas – verticalizadas ou não – são destinadas (ainda

que não formalmente) aos habitantes de maior poder aquisitivo. Geralmente empresários, servidores públicos do alto escalão, bancários ou outros cargos vinculados à organização das engrenagens econômicas e burocráticas do país.

Os condomínios horizontais de localização e estrutura privilegiada contam com estacionamentos, piscinas, academias, mobiliários nobres e diferenciados padrões de acabamento (figura 3). Em um cenário de desigualdade, emerge elementos paisagísticos voltados à proteção. Muros, cercas, guaritas e seguranças contribuem como “barreiras físicas”, enquanto outros elementos mais subjetivos – como os ideais de meritocracia; presentes não só aqui, mas em grande parte da sociedade mundial contemporânea – garantem a manutenção do “*status quo*” pró-normalização da situação de desigualdade.

Figura 3 – Condomínios residenciais de alto padrão e hotéis de luxo localizados na região privilegiada de Maputo



Fonte: Real Estate Imobiliária (2021) e Rodrigues (2020). Elaborado pelos autores (2022).

Hotéis de luxo com infraestruturas e vistas exuberantes recebem estrangeiros que visitam Maputo – um público que vai desde executivos a negócios até turistas em busca de passeios e diversão. Enquanto a desvalorização cambial favorece o turismo internacional, a desregulamentação trabalhista e baixa remuneração da mão-de-obra moçambicana atraem empresários (STACCIARINI; STACCIARINI, 2020). Elementos que contribuem para que investimentos em ramos voltados à exportação – ou ainda atividades que trabalhem com o público internacional, como o turismo – tenham alta liquidez e retorno financeiro.

Pesquisas realizadas pelo Instituto Nacional do Turismo (INATUR) e apresentadas por Teixeira (2017) apontam que Moçambique vem expandindo sucessivamente o volume de turistas recebidos ao longo das últimas décadas – atingindo o ápice de 1,6 milhões no último levantamento anual (2017). Dados obtidos no relatório governamental “Estatísticas do Turismo Moçambicano 2016/18” (ETM, 2018) revelam que a capital acolhe 41% de todos os viajantes nacionais e 69,1% dos internacionais.

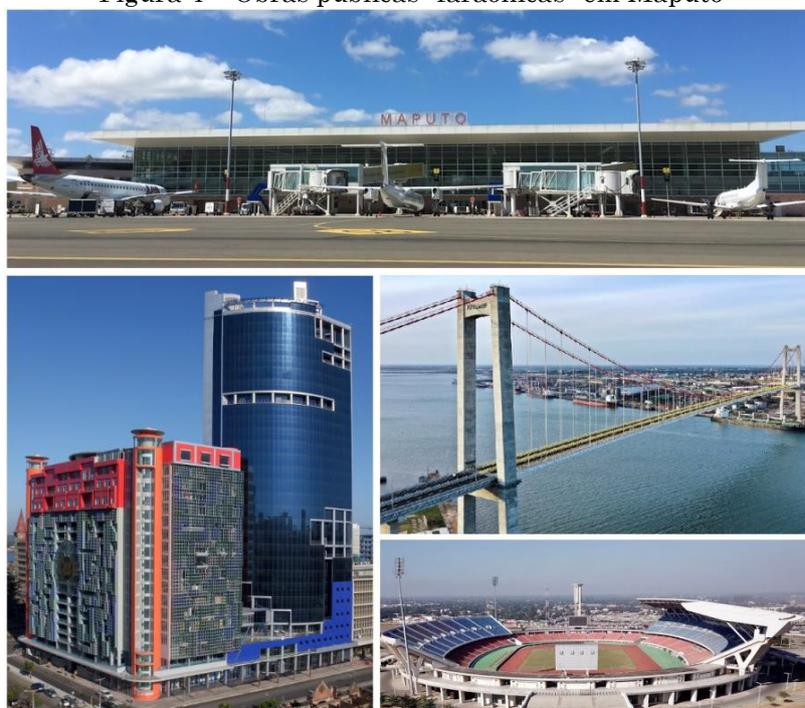
Desta forma, o setor hoteleiro ocupa posição importante dentro do “projeto de desenvolvimento econômico” induzido em

parceria entre governo e multinacionais no país. O relatório “*The Top 100 Companies in Mozambique*”, por exemplo, revela que as três maiores multinacionais do ramo hoteleiro atuantes em Moçambique – *VIP Actividades Hoteleiras; Hotéis Polana S.A e Turvisa Empreendimentos Turísticos Lda.* – obtiveram ganhos líquidos superiores a US\$ 60 milhões com empreendimentos no país durante o ano de 2015, data em que o último relatório (TTCM, 2015) foi publicado.

Outro cenário simbólico que desperta curiosidade é ascensão de “obras públicas faraônicas” na capital (figura 4). Localizadas e/ou voltadas ao atendimento de demandas da população que habita a porção da “cidade de cimento”, as obras – custeadas pelo governo através de expressivo aporte financeiro internacional – estabelecem grande contraste paisagístico com as regiões periféricas, bem como com o estilo de vida da maioria dos moçambicanos.

O Estádio Nacional, o Aeroporto Internacional de Maputo, o novo prédio do Banco Central de Moçambique e a Ponte Maputo-Katembe são exemplos importantes. As quatro obras custaram, respectivamente, 70; 75; 231 e 785 milhões de dólares (BDM, 2022).

Figura 4 – Obras públicas “faraônicas” em Maputo



Fonte: Rodrigues (2020). Elaborado pelos autores (2022).

Embora bastante imponentes, a execução destes projetos foi permeada por contradições envolvendo protestos vinculados à viabilidade, funcionalidade, endividamento e corrupção. O

aeroporto internacional foi ampliado no intuito de receber seleções que disputariam a “Copa do Mundo de Futebol” no país vizinho (África do Sul, em 2010), situação que não se concretizou.

O estádio nacional – edificado para receber os “Jogos Pan-Africanos de 2011” e com capacidade para acolher 42 mil expectadores – é utilizado com pouquíssima frequência.

O megacomplexo do Banco Central – erguido no “coração” de Maputo – teve 90% do material importado. Para além da dificuldade de reposição e pouca movimentação da indústria e economia interna, o edifício agora consome energia equivalente à 100 mil habitantes moçambicanos (BDM, 2022).

A ligação proporcionada pela “Ponte Maputo-Katembe” trouxe mais facilidade ao processo de travessia – tradicionalmente exercida por balsas (ferry-boats). Todavia, o status de uma das obras mais caras da história do país, além da imensa dívida (com juros) a ser paga durante 20 anos ao governo chinês, trazem sérios questionamentos sobre sua real eficácia. Complementam os questionamentos o fato de a travessia ser pedagiada. As taxas são atualmente descritas como “sufocantes e proibitivas” por muitos moçambicanos, fator que contribui para que o movimento de veículos seja menor que o anteriormente pensando pelo Fundo Nacional de Estradas (CARTAMZ, 2021).

A “CIDADE DE CANIÇO”: segregação, desemprego e miséria

Embora Maputo seja a cidade mais rica e importante do país, o “satisfatório” nível de qualidade de vida ofertado pelo conjunto de infraestruturas da “cidade de cimento” está restrito apenas ao desfrute de uma parcela muito pequena da população. Para os demais habitantes, as condições de existência se fazem muito mais precarizadas, como apresentamos a seguir.

Este processo de “dualidade urbana” tem fortes raízes no período do “colonialismo tardio” (1930 - 1970), se intensificando no pós-independência nacional (1975) e tornando-se ainda mais emblemático com o avanço da ideologia neoliberal advinda do processo de abertura à economia de mercado e da liberalização econômica dos anos 1980/90 (MALOA, 2019). Como resultado, nota-se uma

ampliação sistêmica da segregação urbana e da degradação da qualidade de vida – que se materializam, progressivamente, do centro para a periferia (VIANA; SOUSA, 2013).

A densa massa periférica que circunda o centro da capital moçambicana é popularmente designada como “cidade de caniço”, local que abriga moradia de classes trabalhadoras pobres, desempregados e excluídos de toda ordem. A precariedade (ou até mesmo, completa ausência) de muitas infraestruturas e serviços públicos – sistemas de transporte, saúde, educação e segurança; oferta de água, eletrificação, pavimentação, saneamento básico, iluminação e coleta de lixo – caracterizam esta porção do território municipal e revelam a difícil realidade que agoniza a vida de grande parcela dos maputenses.

Roque, *et al.* (2020) indicam que, embora essa porção do território urbano tenha se (re)produzido de maneira informal – pelos próprios moradores – o governo municipal insiste em vê-la como uma expressão de um urbano incompleto (ou inadequado). Por trás desta concepção, têm-se raízes históricas da realidade colonial, período em que a “cidade de caniço” era considerada “reserva de terras” para futuras expansões da “cidade de cimento”. As edificações só poderiam se viabilizar mediante utilização de materiais temporários que facilitassem eventuais remoções/deslocamentos – como o caniço, planta da qual se retira uma fibra semelhante à palha.

A hegemonia de habitações produzidas a partir de material precário de baixo custo – madeira, latão, caniço e palhoças – dão o tom à paisagem dos grandes bairros horizontalizados de constituição informal (auto-organizados) (figura 5). Em meio a geometria desordenada, preocupações ambientais, como o esgotamento sanitário, são praticamente inexistentes.

Nas regiões mais precarizadas, a população consome água de poços e combustível lenhoso como fonte de energia. A maioria das residências não possui banheiros em seu interior. “Fossas” (buracos escavados no chão) acomodam os excrementos humanos, tornando elevados os índices de contaminação dos solos e das águas no entorno das residências.

Figura 5 – Paisagens cotidianas da “cidade de caniço”



Fonte: Trabalho de campo dos autores (2018), NRV (2020) e ZUG (2020). Elaborado pelos autores (2022).

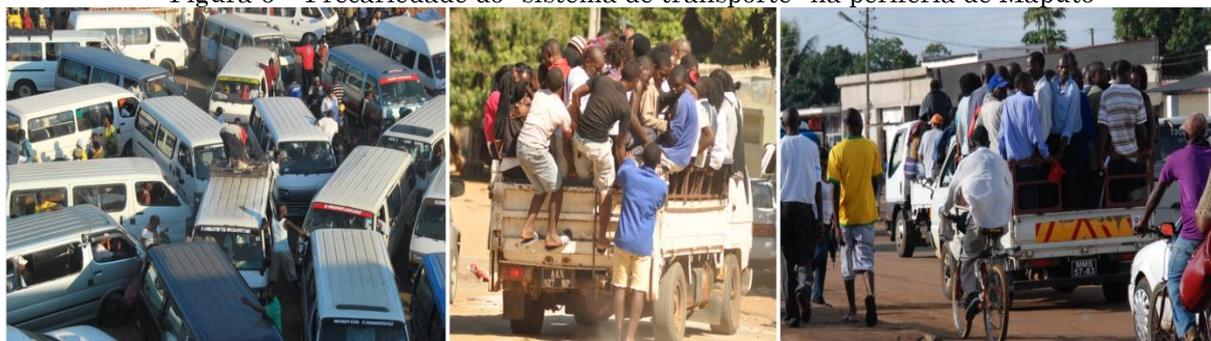
A aleatoriedade da ocupação periférica – em conjunto com o descaso do poder público – dificulta substancialmente a mobilidade na “cidade de caniço”. Muitas vias de acesso ao centro não são articuladas, prejudicando o fluxo de veículos. Para piorar, os ônibus ainda são muito escassos. Circulam em horários e rotas limitadas e percorrem poucos bairros periféricos, não conseguindo atender parcela considerável da população.

As “chapas” – designação moçambicana para vans particulares de transporte coletivo – são o principal elemento do sistema de deslocamento em Maputo, abrangendo mais regiões e público que os ônibus. Contudo, grande parte destas

encontram-se em precário estado de conservação, convivendo com irregularidades sistêmicas e informalidade (STACCIARINI; SILVA, 2018b)

Os horários e itinerários são frequentemente desrespeitados, dando origem a longas filas. A superlotação é visível e constrangedora (figura 6). É comum constatar-se chapas com capacidade para quinze pessoas, transportando quase o dobro. Passageiros são amontoados no colo um dos outros; viajam deitados ou ainda com partes do corpo para fora, em janelas e portas. A acessibilidade, como se pode imaginar, é inexistente.

Figura 6 – Precariedade do “sistema de transporte” na periferia de Maputo



Fonte: Chares (2020). Elaborado pelos autores (2022).

A paisagem da “cidade de caniço” é moldada essencialmente pela informalidade. A história moçambicana revela que seguidos episódios internos contribuíram para o colapso da, já fragilizada, estrutura organizacional e econômica do país. Em um intervalo de apenas três décadas (1970/80/90), Moçambique enfrentou crises de escassez interna, queda da produção agrícola e industrial, guerra civil, luta de independência, curta experiência com o

regime socialista, liberalização da economia, introdução e intervenção de programas do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial (BM), dentre outros (SILVA *et al.*, 2002).

Mediante a carência de postos formais de trabalho, parcela significativa da população tem se vinculado às atividades do mercado informal – saída encontrada na tentativa de escapar da pressão social que empurra indivíduos para

miséria generalizada (STACCIARINI; SILVA, 2018a). Para Silva, o crescimento destas atividades materializa-se como reação aos agravos desencadeados “por uma economia neoliberal, que produziu o aumento do desemprego, da exclusão e da vulnerabilidade e, ao mesmo tempo, a procura de uma resposta para preencher o vazio criado pela ausência de políticas sociais públicas” (SILVA, 2002, p. 86).

Deste modo, em um breve caminhar pelas ruas da periferia de Maputo é possível observar centenas de pedestres – “empreendedores” informais e consumidores do comércio de rua –

surgindo em todas as esquinas e seguindo nas mais diferentes direções (figura 7). O entrelaçar de automóveis, pessoas e cargas, que se misturam em meio ao confuso trânsito maputense, suscitam paisagens emblemáticas e visivelmente intrigantes aos olhos de quem não é dali. Ruas e avenidas tornam-se verdadeiros “shoppings (precarizados) a céu aberto”, mercados lineares que acolhem incontável variedade de produtos e serviços (VIANA; SOUSA, 2013).

Figura 7 - O trabalho informal ocupa lugar de destaque nas paisagens da periferia de Maputo



Fonte: Trabalho de campo autores (2018), Chares (2020) e Rodrigues (2020). Elaborado pelos autores (2022).

Legitimando a situação apresentada nas ruas da capital, o próprio governo moçambicano – em seu portal institucional – reconhece sua fragilidade frente ao estímulo e regularização do setor informal. No ano de 2017, este era responsável pela ocupação de 80% dos moçambicanos e pela movimentação de aproximadamente 60% do Produto Interno Bruto (PIB) (PGM, 2022). Todavia, apesar da representatividade na economia nacional, a informalidade já não é vista como saída eficiente para romper com os altos níveis de miserabilidade que assola parcela expressiva da população.

Para ampliar o quadro de problemáticas estruturais, dados disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE, 2017) e pelo Folheto Estatístico da Cidade de Maputo (FECM, 2019) revelam que no ano de 2018; 135,7 mil habitantes (12,6% da população) viviam com a Síndrome de Imunodeficiência Adquirida (SIDA/AIDS) na capital. Surto de

doenças tropicais, como a malária, também são recorrentes e atingiram 50,3% da população no intervalo dos últimos quatro anos com dados disponibilizados (2015/16/17/18). A taxa de mortalidade infantil está entre as mais elevadas no contexto mundial e atentava contra a vida de 46,4 a cada mil crianças em 2018 (FECM, 2019).

PROJETOS DE (RE)QUALIFICAÇÃO, ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA E O URBANO INCOMPLETO

O território urbano de Maputo também está em constante transformações relativas a qualificações, gentrificações e ao “jogo especulativo” do capitalismo imobiliário. Em Moçambique, o estado é detentor das terras. O cidadão não possui direito de venda, apenas de utilização – resguardado a propriedade sobre benfeitorias nela empreendidas. Porém, revisões

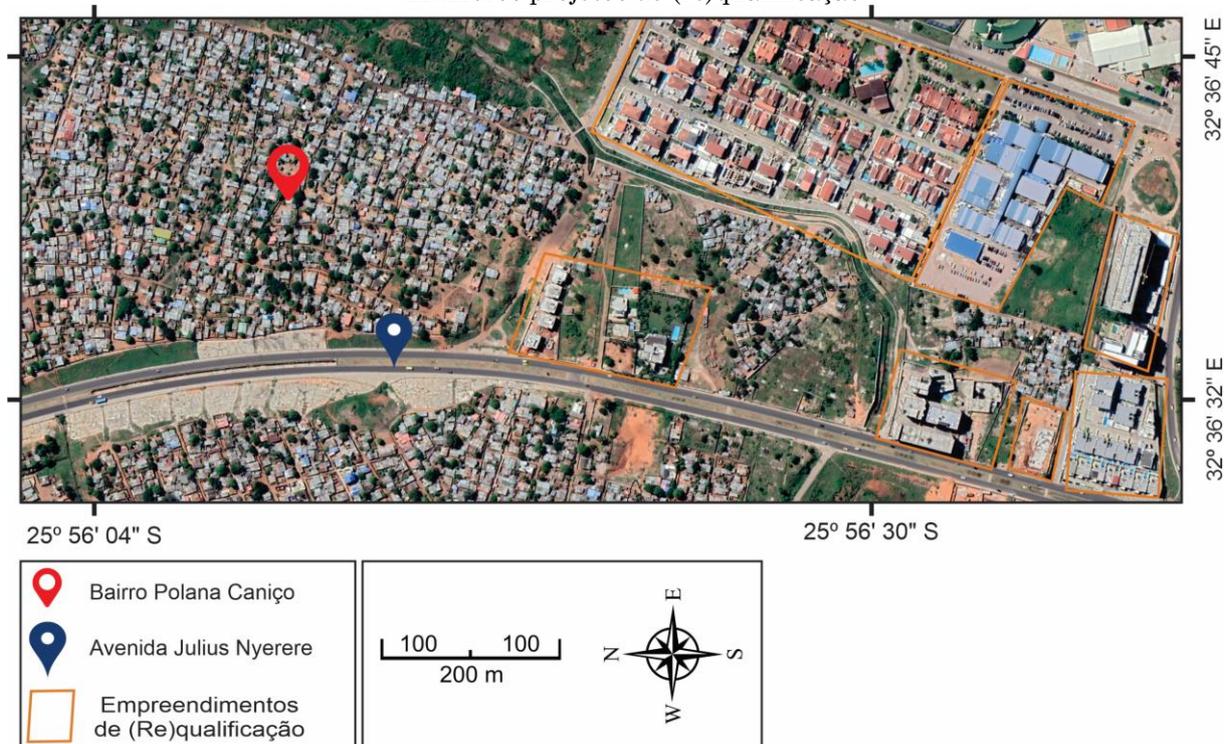
constitucionais das últimas décadas, transformaram possibilidades de políticas públicas em benefícios para uma elite político-econômica hegemônica. Utilizando-se da premissa de “desenvolvimento da economia nacional” (preâmbulo da Lei de Terras) e do “conhecimento, a inventariação e a valorização” (artigo 102º da Constituição da República), agentes governamentais têm subvencionado interesses do povo em prol de investidores nacionais e estrangeiros (JORGE, 2016).

A concepção de um “urbano incompleto” – de moradias temporárias edificadas em materiais instáveis – por vezes, tem sido aplicada numa perspectiva “higienista”. Narrativas de desordem, ilegalidade e poluição são empreendidas para legitimar ações de despejo ou remanejamentos que possibilitem a

efetivação destes de novos projetos (ROQUE *et al.*, 2020).

Intervenções para “(re)qualificação” de espaços próximos ao centro – como o bairro “Polana Caniço” (figuras 8 e 9) – exemplificam este processo. Aliciados, coagidos ou simplesmente expulsos de suas residências; terrenos que antes abrigavam habitações precárias, agora dão lugar a largas avenidas, sistemas de drenagens modernos e luxuosos condomínios (horizontais e verticais) destinados ao atendimento de demandas das classes mais favorecidas – revelando processos de gentrificação (ATKINSON; BRIDGE, 2005) e a natureza perversa da pressão imobiliária / estatal sobre os mais pobres.

Figura 8 - As margens da avenida “Julius Nyerere”, o bairro “Polana Caniço” tem dado lugar a inúmeros projetos de (re)qualificação



Fonte: Google-Earth-Pro (2022). Elaborado pelos autores (2022).

Em algumas porções do espaço urbano, tal processo passa a ser marcado pela coexistência de habitações novas e modernas com edificações rudimentares. Progressivamente, a valorização e a especulação imobiliária vão substituindo antigas ocupações e “empurrando” as famílias mais pobres para regiões ainda mais distantes do centro.

Paralelamente ao processo de qualificação e expansão da “cidade de cimento”, ganha força um “mercado” de terras em Maputo. Negligenciado e até fomentado pelo Estado, a mercantilização da terra é impulsionada pela

liberalização da economia moçambicana – que confronta ampliação da produção de riquezas (PIB) com pauperização de parcelas expressivas da sociedade.

Pautados na possibilidade de transferência do “Direito do Uso e Aproveitamento de Terra” (DUAT) – que permite a comercialização de benfeitorias – não é incomum ver-se anúncios de “terrenos à venda”. Mandamule (2017) revela que este “mercado de benfeitorias” embute no “preço final” inúmeras variáveis, como localização e dimensão do terreno, presença ou

não de um título de cadastro e ainda atividades a serem realizadas no espaço.

Embora essa movimentação fundiária – muitas vezes executada por intermédio de funcionários do estado e investidores – tenha maior frequência em áreas de interesse estratégico, ela também se replica – de maneira ainda mais “informalizada” (oralmente, por exemplo) – em regiões afastadas, nas bordas da periferia urbana.

Para viabilizar e impulsionar vendas, valorização e especulação no setor imobiliário, novas formas de “Crédito Habitacional” têm sido empreendidas por governo e agentes privados. O acesso ao financiamento ainda continua restrito a parcelas privilegiadas da sociedade, sobretudo vinculadas ao crescimento do setor terciário – empresas multinacionais, serviços bancários,

consultorias, turismo, dentre outros (SILVA, 2011). Todavia, já funciona como importante estímulo ao crescente mercado imobiliário e ao avanço do capitalismo financeiro em Moçambique.

Enquanto as (re)qualificações vão alterando o espaço e transformando a paisagem – introduzindo novas formas habitacionais, infraestruturas e serviços – parte expressiva da população continua alheia às melhorias e segregada. Residências modernas (figura 9) edificadas com materiais importados (precificados a custos longínquos da imensa maioria da população moçambicana) contrastam com a ausência de uma política habitacional e de planejamento urbano de interesse social e comunitário.

Figura 9 - Requalificação da avenida “Julius Nyerere” e novos complexos de escritórios



Fonte: NRV (2020). Elaborado pelos autores (2022).

Em meio a esta conjuntura difusa, inúmeros agentes encontram-se envolvidos nesta complexa “construção” do território moçambicano. Muitas (re)qualificações e empreendimentos são executados por multinacionais em parceria com o estado. Instituições internacionais, como o Banco Mundial, Organizações não Governamentais (ONGs), ou até mesmo entidades religiosas, possuem forte influência no governo e também estão envolvidas no processo. Como resultado, diversas partes do território apresentam estar mais vinculadas às lógicas e interesses externos, que a própria realidade local e a legislação nacional.

Para ampliar o desafio interpretativo do complexo espaço urbano de Maputo, milhares de habitações nas regiões mais afastadas do centro possuem quintais destinados à produção agrícola e criação de animais de pequeno porte – dando vida a uma “mancha urbana” que se espalha por dezenas de quilômetros e dificulta a diferenciação espacial entre urbano-rural.

Tal característica advém de um processo descrito como “ruralidade no urbano” (ARAÚJO, 2003). Como a urbanização moçambicana ainda se encontra pouco desenvolvido e o país vive grandes problemáticas socioeconômicas, uma parcela expressiva da população “baixa renda” que migra dos espaços rurais para o urbano acaba carregando com si hábitos agropastoris como forma de driblar as difíceis condições de vida durante o processo adaptativo.

Muitas vezes vivendo em “palhotas” – moradias edificadas com material de origem predominantemente vegetal; como caniço, capim, palha, palmeira e bambu – estas famílias têm suas vivências regidas por lógicas muito vinculadas às tradicionais formas de viver dos espaços rurais moçambicanos. A agricultura de subsistência, em conjunto com o comércio de pequenos excedentes no mercado informal urbano, constitui-se como atividade central de (re)produção do trabalho e existência para maioria dos habitantes destas regiões.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entender Maputo enquanto uma metrópole dual, complexa, fragmentada e repleta de contínuas transformações, exigiu-nos grande esforço. Viu-se que seu passado colonial – que se findou apenas em junho de 1975 – tem profundas relações com a gênese de um longo processo de segregação socioespacial. As cicatrizes de uma sangrenta luta pró-independência juntaram-se a breve imersão na experiência socialista e, posteriormente, a novos nexos de uma economia de mercado, desencadeando amplo processo de liberalização.

O conjunto de transformações políticas – incrementado pelo crescimento demográfico e intenso processo de êxodo rural – contribuíram para expressiva urbanização da capital moçambicana, que multiplica sua população cerca de doze vezes durante as décadas de 1950 à 2020. Por seu turno, o crescimento econômico experimentado nas últimas décadas não conseguiu mudar a dura realidade moçambicana, que permanece entre os países de menor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do mundo.

É verdade que a produção de riquezas encontra-se visivelmente materializada no centro da Metrópole, conhecida popularmente como “Cidade de Cimento”. Contudo, ainda na porção central, barreiras físicas – muros, cercas e guaritas – denunciam uma desigualdade que se torna progressivamente mais inquietante na medida em que se desloca rumo à periferia urbana.

Popularmente designada como “Cidade de Caniço”, somos tomados por imenso conflito paisagístico revelado a partir de um “mar sem fim” de habitações muito precarizadas – (re)produzidas de maneira informal pelos próprios moradores e, por vezes, submetidas à ausência de muitas infraestruturas e serviços públicos.

Concepções históricas de um urbano incompleto (ou inadequado) forjam uma falsa sensação de progresso futuro. Aos olhos do Estado e de agentes privados, a fragilidade das habitações produzidas de madeira, latão, caniço e palhoças dão fácil acesso a remoções/deslocamentos.

Neste contexto de extrema vulnerabilidade social e econômica, viu-se que falar em mobilidade urbana é praticamente impossível. Padrões sanitários e preocupações ambientais também não tem vez. Com uma economia interna muito fragilizada e restrita, imensos mercados informais espalham-se por grande parte da periferia. Avenidas tronam-se

“mercados lineares” a céu aberto, acolhendo um verdadeiro “empreendedorismo informal” que surge como tentativa de fuga da miséria generalizada que pressiona grande parte da população.

Neste conflito paisagístico e notável dualidade urbana, ganham força inúmeros projetos de (re)qualificações – sobretudo nas áreas pericentrais (circunvizinhas à cidade de cimento). A possibilidade de lucro no “jogo especulativo” do capitalismo imobiliário tem levado agentes governamentais a subvencionar interesses do povo em prol de investidores nacionais e estrangeiros. Desapropriações, seguidas de (re)qualificação e ascensão de projetos urbanísticos modernos – loteamentos, prédios, condomínios e estabelecimentos comerciais – têm desencadeado fortes críticas com relação ao caráter “higienista” e “gentrificador” resultante da exclusão de moradores locais.

É em meio a este conjunto de variáveis que Maputo, a cidade dividida, vai se (re)produzindo. O histórico estatal de desarticulação normativa, política e institucional (agravadas por longínquo período colonial), as elevadíssimas taxas de vulnerabilidade econômica e social enfrentadas pela população e ainda a adição da busca por lucro de agentes diversos (nacionais e internacionais) contribuem para que o cenário de produção do tecido urbano da capital torne-se ainda mais tenso e desafiador.

As fragmentações do presente escancaram os desafios e a necessidade de um macroplanejamento que rompa com a dicotomia centro-periferia (Cidade de Cimento versus Cidade de Caniço) e permita que moradores dos subúrbios de Maputo possam desfrutar de um futuro mais equitativo – lhes permitindo gozar de plenas condições de dignidade para reprodução de suas existências.

FINANCIAMENTO

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – Bolsa de doutorado Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) – Bolsa de Produtividade em Pesquisa do CNPq - Nível 2

REFERÊNCIAS

AMZ - Aeroportos de Moçambique (AMZ). 2022. Disponível em: <https://www.aeroportos.co.mz/>. Acesso em: Janeiro 20, 2022.

- ANDERSEN, J. E.; JENKINS, P.; NIELSEN, M. Who plans the African city? A case study of Maputo: part 1 - the structural context. **International Development Planning Review**, [S.L.], v. 37, n. 3, p. 329-350, aug. 2015. Liverpool University Press. <http://dx.doi.org/10.3828/idpr.2015.20>
- ARAÚJO, M. G. M. de. Os Espaços Urbanos em Moçambique. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 7, n. 2, p. 165-182, 2003. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2003.123846>
- ATKINSON, R.; BRIDGE, G. **Gentrification in a global context: the new urban colonialism**. London: Routledge, 2005. 320 p. <https://doi.org/10.4324/9780203392089>
- BDM - Banco de Moçambique (BDM). Informações e Estatísticas Financeiras de Moçambique. Portal de Comunicação do Banco de Moçambique. 2022. Disponível em: <https://www.bancomoc.mz/>. Acesso em: Março 03, 2022.
- CARTAMZ - **Jornal “Carta de Moçambique”**. REVIMO equaciona rever em baixa taxa de portagem da ponte Maputo-Katembe. 2021. Disponível em: <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/9463-revimo-equaciona-rever-em-baixa-taxa-de-portagem-da-ponte-maputo-katembe>. Acesso em: Dezembro 16, 2021.
- INE - Instituto Nacional de Estatística. 2017. Disponível em: <http://www.ine.gov.mz/iv-rgph-2017/mocambique/>. Acesso em: Janeiro 23, 2022.
- CHARES, E. Transportes de passageiros da cidade de Maputo, Ka Tembe e distrito de Maracuene. **Blog de Notícias “A Verdade”**. Moçambique. 2020. Disponível em: <http://www.verdade.co.mz/>. Acesso em: Dezembro 18, 2021.
- CHIVANGUE, A. Mukhero em Maputo: Análise das Lógicas e Práticas do Comércio Informal. **Revista Angolana de Sociologia**, n. 14, 113-131, 2014. <https://doi.org/10.4000/ras.1115>
- CONSTITUIÇÃO. República de Moçambique. Maputo: **Boletim da República**: nº 51, I Série, 22 de dezembro de 2004. Disponível em: <https://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Media/Constituicao-da-Republica>. Acesso em: Maio 05, 2022.
- ETM - Estatísticas do Turismo Moçambicano (ETM). Instituto Nacional de Estatística. Governo de Moçambique. 2018. Disponível em: <http://www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-sectoriais/turismo>. Acesso em: Dezembro 23, 2021.
- FECM - Folheto Estatístico da Cidade de Maputo. Instituto Nacional de Estatística. Governo de Moçambique. 2019. Disponível em: <http://www.ine.gov.mz/estatisticas/publicacoes/folheto-provincial>. Acesso em: Janeiro 05, 2022.
- FREI, V. **No país do mano muça, eu sou carvão: implicações socioterritoriais dos megaprojetos de mineração nas comunidades locais da província de Nampula**. 2017. 412 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2017. Disponível em: <http://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/7373>. Acesso em: Fevereiro 10, 2022.
- GOOGLE-EARTH-PRO – Digital mosaic of satellite images. Google. 2022. Disponível em: <https://www.google.com/intl/pt-BR/earth/about/versions/#earth-pro>. Acesso em: Agosto 20, 2022.
- JENKINS, P. Urban management, urban poverty and urban governance: planning and land management in Maputo. **Environment And Urbanization**, [S.L.], v. 12, n. 1, p. 137-152, apr. 2000. SAGE Publications. <http://dx.doi.org/10.1177/095624780001200110>
- JORGE, S. A lei e sua exceção: o caso dos bairros pericentrais autoproduzidos de Maputo. **Revista de Direito da Cidade**, v. 8, n. 4, 2016. <https://doi.org/10.12957/rdc.2016.26032>
- JORGE, S.; MELO, V. Processos e Dinâmicas de Intervenção no Espaço Peri-urbano: O caso de Maputo. **Cadernos de Estudos Africanos**, n. 27, 2014. <https://doi.org/10.4000/cea.1488>
- MOÇAMBIQUE. Lei nº 19/1997, de 07 de outubro de 1997. **Boletim da República**: Lei de Terras. Maputo, 07 v. 40. Disponível em: <https://landportal.org/pt/library/resources/lei-de-terras-de-mo%C3%A7ambique-lei-n-1997-de-1-de-outubro>. Acesso em: Novembro 27, 2022.
- MACARINGUE, E. J. **Modernização da agricultura no distrito de Monapo em Moçambique no contexto de redefinição da geopolítica da fronteira agrícola mundial entre 2004 a 2017**. 2018. 303 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2018. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/8769>. Acesso em: Fevereiro 08, 2022.
- MALOA, J. M. A urbanização moçambicana contemporânea: sua característica, sua dimensão e seu desafio. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, 2019. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20180101>
- MALOA, J. M.; NASCIMENTO JÚNIOR, L. A DISPERSÃO URBANA EM MOÇAMBIQUE: uma contribuição ao estudo da produção do espaço urbano em maputo. **Raega - O Espaço Geográfico em Análise**, [S.L.], v. 45, n. 1, p. 91, 16 jan. 2019. Universidade Federal do Paraná. <http://dx.doi.org/10.5380/raega.v45i1.50743>
- MANDAMULE, U. A. Discursos sobre o Regime de Propriedade da Terra em Moçambique. **Revista NERA**, v. 20, n. 38, 2017. <https://doi.org/10.47946/rnera.v0i38.5295>
- MELO, V. P. Urbanismo português na cidade de Maputo: passado, presente e futuro. **Urbe - Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [S.L.], v. 5, n. 449, p. 71, 2013. Pontifícia Universidade Católica do Paraná - PUCPR. <http://dx.doi.org/10.7213/urbe.7786>
- MMFF - Mars Moz Freight and Forwar. Freight forward company (Mozambique). Maputo. 2019. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/699817229571799987>. Acesso em: Dezembro 20, 2021.
- MUACUVEIA, R. R. M. **Urbanização contemporânea em Moçambique: papel dos instrumentos de planejamento urbano na ocupação do espaço**. 308 p. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, 2019. <http://dx.doi.org/10.14393/ufu.te.2019.2002>
- NRV - Grupo Norvia Engenharia (NRV). Planos de Urbanização e Obras de Infraestrutura em

- Maputo. 2020. Disponível em: <https://www.nrv-norvia.com/pt/projetos/>. Acesso em: Dezembro 10, 2021.
- PGM - Portal Eletrônico do Governo de Moçambique (PGM). **Governo de Moçambique**. Disponível em: <https://www.portaldogoverno.gov.mz/>. Acesso em: Fevereiro 01, 2022.
- PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Relatório do Desenvolvimento Humano (RDH)**. Nova Iorque (Estados Unidos), 2020. Disponível em: https://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_2020_overview_portuguese.pdf. Acesso em: Janeiro 12, 2022.
- REAL ESTATE IMOBILIÁRIA. Key4all: gestão, promoção e investimentos no setor imobiliário. Maputo (Moçambique). 2021. Disponível em: <http://www.key4all.co.mz>. Acesso em: Dezembro 15, 2021.
- RODRIGUES, L. F. Acervo de Imagens de Maputo (Moçambique). **Google Platform**. 2020. Disponível em: <https://www.google.com/maps/contrib/111719967408013782313/photos/>. Acesso em: Dezembro 09, 2021.
- ROQUE, S.; MUCAVELE, M.; NORONHA, N. The City and the Barracas: Urban Change, Spatial Differentiation and Citizenship in Maputo. **Urban Forum** 31, 331–349, 2020. <https://doi.org/10.1007/s12132-020-09400-w>
- SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo; Editora da Universidade de São Paulo; 2 ed; 2008. 433 p.
- SILVA, A. **Dinâmica socioespacial e produção habitacional na periferia de Maputo-Moçambique a partir da década de 1970**: destaque para bairros Polana Caniço “A” E “B”. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/95099>. Acesso em: Março 21, 2022.
- SILVA, T. C. Determinantes globais e locais na emergência de solidariedades sociais: O caso do sector informal nas áreas periurbanas da cidade de Maputo, **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 63, 2002. <https://doi.org/10.4000/rccs.1260>
- STACCIARINI, J. H. S.; SILVA, L. C. O Mercado Informal de Maputo (Moçambique) e a Feira de Xipamanine: entre curiosidades e vivências no continente africano. **Élisée: Revista de Geografia da UEG**, Goiás (GO), v. 1, n. 7, p. 41-52, 29 aug. 2018a. Disponível em: <https://www.revista.ueg.br/index.php/elisee/article/view/6833>. Acesso em: Fevereiro 10, 2022.
- STACCIARINI, J. H. S.; SILVA, L. C. O Transporte Público na Capital Maputo (Moçambique): abordagens e análises geográficas através do intercâmbio de conhecimentos e troca de saberes. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, Sobral (CE), v. 2, n. 20, p. 69-81, 20 jul. 2018b. Disponível em: <https://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/363>. Acesso em: Janeiro 12, 2022.
- STACCIARINI, J. H. S.; STACCIARINI, J. H. R. Turismo x Desigualdades Sociais: uma abordagem de Inhambane (Moçambique). **Pracs: revista eletrônica de humanidades do curso de ciências sociais da UNIFAP**, Macapá (AP), v. 3, n. 13, p. 397-412, dec. 2020. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs/article/view/5540>. Acesso em: Março 28, 2022.
- TEIXEIRA, C. V. Turismo cresce em Moçambique, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe. **Deutsche Welle (DW)**. 2017. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/turismo-cresce-em-mo%C3%A7ambique-cabo-verde-e-s%C3%A3o-tom%C3%A9-e-pr%C3%ADncipe/a-37875139>. Acesso em: Dezembro 15, 2021.
- TTCM. “The Top 100 Companies in Mozambique” (TTCM). XVII Edição da pesquisa sobre as 100 maiores empresas em Moçambique. **KPMG International Cooperative**. Moçambique. 2015. Disponível em: https://www.2ibi.com/wp-content/uploads/TOP100_2015_Edition_of_KPMG.PDF. Acesso em: Dezembro 20, 2021.
- VIANA, D. L.; SOUSA, A. N. Maputo: Inter-Relação Urbano-Habitacional-Social. In: Congresso Internacional da Habitação no Espaço Lusófono: Habitação, Cidade, Território e Desenvolvimento. II CIHEL., 2013, Lisboa (Portugal). **Anais**. p. 1-13.
- ZUG. **Flickr community**. Pictures of Mozambique. 2020. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/zug55/>. Acesso em: Dezembro 05, 2021.

CONTRIBUIÇÃO DOS AUTORES:

Todas as etapas do texto – leituras, pesquisa, coletas e processamento de dados, trabalhos de campo, confecção de mapas, escrita e revisões – foram elaboradas em conjunto entre orientando (Doutorando João Henrique Santana Stacciarini) e orientador (Professor Dr. Eguimar Felício Chaveiro). O Professor Helsio Amiro Motany de Albuquerque Azevedo colaborou com pesquisas, trabalhos de campo e reflexões sobre Moçambique.



Este é um artigo de acesso aberto distribuído nos termos da Licença de Atribuição Creative Commons, que permite o uso irrestrito, distribuição e reprodução em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.