

A URBANIZAÇÃO MOÇAMBICANA CONTEMPORÂNEA: CONTINUIDADE CONTÍNUA DE UM PROCESSO COLONIAL

*CONTEMPORARY MOZAMBIKAN URBANIZATION:
CONTINUING CONTINUITY OF A COLONIAL PROCESS*

 Joaquim Maloa ¹

¹ Universidade Rovuma (UniRovuma), Lichinga, Li, Moçambique

Resumo

Moçambique está num processo de desenvolvimento urbano sustentável, integrado, multisectorial e resiliente. O processo tem como objetivo principal a equidade e orientação na ocupação equilibrada do território e o uso racional dos seus recursos naturais pela população e pelos agentes económicos, sociais e políticos. Este artigo tem como objetivo descrever o processo da urbanização moçambicana contemporânea, tendo em conta a sua continuidade e descontinuidade na oferta de infraestruturas e serviços urbanos. Os procedimentos metodológicos consistiram na observação e o levantamento de várias informações bibliográficas sobre o processo da urbanização moçambicana desde o período pós-colonial em 1975 até aos dias atuais. Os resultados da pesquisa apontam que o processo da expansão urbana se faz sem planeamento antecipado, oferta de serviços e infraestruturas urbanas. Conclui-se que a diferenciação socioespacial em cidades moçambicanas vem se aprofundando num processo de fragmentação socioespacial.

Palavras-chave: Urbanização; diferenciação; socioespacial; fragmentação; moçambicana.

Abstract

Mozambique is in a process of sustainable, integrated, multisectoral and resilient urban development. The process has as main objective the equity and orientation in the balanced occupation of the territory and the rational use of its natural resources by the population and by the economic, social and political agents. This article aims to describe the process of contemporary Mozambican urbanization, taking into account its continuity and discontinuity in the provision of urban infrastructure and services. The methodological procedures consisted in the observation and collection of various bibliographical information about the process of Mozambican urbanization from the post-colonial period in 1975 to the present day. The results of the research show that the process of urban expansion is done without advance planning, provision of services and urban infrastructure. It is concluded that the socio-spatial differentiation in Mozambican cities has been deepening in a process of sociospatial fragmentation.

Keywords: Urbanization; differentiation; sociospatial; fragmentation; mozambican.

Recebido em: 16/10/2025 | 30/12/2025

Correspondência para: Joaquim Maloa (mwanamaloa@gmail.com)

INTRODUÇÃO

Neste artigo, apresentamos uma contribuição para compreender as transformações recentes do processo de urbanização moçambicana, a partir de 1975. Partimos do pressuposto que a geógrafa portuguesa Maria Clara Mendes, afirmou em 1979, que “após a independência e a despeito da permanência do quadro arquitetónico e duma estrutura construída inalterada, o espaço urbano sofreu uma mutação social profunda, a maior que conheceu ao longo da sua história” (MENDES, 1979, p. 476). O mesmo argumento foi também partilhado pelo Professor Manuel G. Mendes de Araújo, ao afirmar em 2003, que as transformações ocorridas na urbanização moçambicana pós-colonial:

[...] não eliminaram a dualidade económica, social e de organização territorial, pois a principal alteração foi apenas demográfica, com as consequências daí decorrentes. A "cidade





de cimento" mantém-se com as mesmas características, mas mais degradada em termos de infraestruturas e serviços. Ela apenas deixou de ser "branca", mas não deixou de segregar a área suburbana (a "cidade de caniço"). Esta, por seu lado, manteve, e até agudizou, as características de precariedade e de espaço excluído, mas, ao mesmo tempo, adquiriu outras facetas resultantes do impacto dos fluxos migratórios que mais adiante se apresentarão. (ARAÚJO, 2003, p. 170)

Esse quadro permite compreender o drama da urbanização moçambicana pós-colonial. Neste sentido, os fatos apontados por Maria Clara Mendes e Manuel G. Mendes de Araújo, permitem, aos nossos olhos, defender neste artigo o argumento de que em Moçambique a urbanização, se faz sem planeamento antecipado, oferta de serviços e infraestruturas urbanas.

O esforço interpretativo que se tenta neste artigo aponta que a fragmentação socioespacial que está decorrendo em Moçambique deve ser lida como um processo antagônico, daquilo que se pretende com a *Política de Urbanização* aprovado pelo Conselho de Ministros, a 23 de abril de 2024, que defende uma visão comum de um desenvolvimento urbano produtivo, inclusivo e resiliente baseado no potencial das dinâmicas da urbanização, de acordo com os objetivos de desenvolvimento sustentável.

Os centros urbanos moçambicanos constituem lugares historicamente marcados pela diferenciação socioespacial, que ocorrem a lógica espacial centro rico em panejamento, oferta de serviços e infraestruturas urbanas e periferias pobres (MALOA, 2019a; 2019b; 2022), isto reflete as contradições instauradas pelo sistema colonial. Essa tendência, utilizando as palavras de Sposito (2024a) está tornando os centros urbanos moçambicanos mais complexo na divisão social e econômica do espaço, alterando as lógicas de valorização fundiária e imobiliária das áreas de expansão urbana mais recente, ao mesmo tempo que se tornaram mais complexas as formas de uso e apropriação desses espaços.

Depois de uma curta introdução. Começamos por dizer que este artigo, trata de um período relativamente curto. Propõe-se a analisar a urbanização que ocorreu de 1975 a 2024 em Moçambique, olhando para os mecanismos que permitiram a descontinuidade e continuidade do processo de urbanização colonial concebida e executada por iniciativa do Estado e setor privado, dentro do horizonte da política pós-independência.

O artigo, está dividido em quatro partes: Na primeira, apresentamos a revisão teórica da fragmentação socioespacial e diferenciação socioespacial. De seguida a metodologia deste trabalho. Na terceira, intitulada: "O negro a caminho da cidade" aborda a questão da entrada do negro na "cidade colonial" – a cidade de "cimento" – que na época colonial era branca, quase de desenvolvimento vertical, também designada por área urbanizada, organizada territorialmente em planta ortogonal; com rede viária pavimentada, serviços de saneamento básico, redes de abastecimento de energia elétrica, de água potável, de telecomunicações e concentração de comércio, serviços e algumas indústrias (ARAÚJO, 2003). Uma cidade construída para os colonos portugueses como mostra o discurso do primeiro presidente de Moçambique, Samora Moisés Machel (1980, áudio): "*Lourenço Marques, erguida para marcar bem a diferença entre nós e os colonos. Passeavam por aqui depois das nove da noite hém? [...]*". *A entrada dos negros na cidade estava relacionada com a saída de milhões de portugueses que residiam nas cidades moçambicanas*¹.

A quarta parte: o foco recai sobre a "Continuidade contínua de um processo colonial", onde reportamos a constituição de um espaço urbano que reflete as desigualdades



socioeconômicas que se caracteriza pela precariedade, ausência ou incompletude de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos. Que representa a tendência da constituição de um tecido urbano contínuo do colonial, associados a novas estruturas espaciais. Ao final, algumas conclusões.

REVISÃO TEÓRICA

Segundo Carlos (2021), a “diferenciação espacial” é um tema central da Geografia que pode ser constatado numa vasta bibliografia, mas a “diferenciação socioespacial” introduz uma “qualidade” ao tema da diferenciação, obrigando-nos a realizar o deslocamento da análise em direção à compreensão do processo espacial, em sua determinação social. Tal fato produz outro deslocamento analítico da construção de um pensamento teórico produzido pela Geografia sobre a diferenciação espacial, e aquela de sua realização prática, qual seja a dimensão real da produção espacial como momento da reprodução social. O raciocínio aponta uma orientação precisa que é aquela de compreender o espaço geográfico como produção social, isto é, o ato de produção da vida como ato de produção do espaço sinalizando uma compreensão da dialética espaço-sociedade.

Para a mesma autora a “diferenciação espacial”, permite refletir sobre a desigualdade como centro explicativo da diferenciação e está imanente à produção espacial, tanto em seu sentido real e concreto, vivido, percebido praticamente, gerando segregações urbanas. Nesta lógica, a diferenciação espacial produzir a diferença como negatividade, fundada na contradição entre a produção social do espaço e sua apropriação privada. Nesse sentido, a diferenciação socioespacial é, ao mesmo tempo, pressuposta e produto de contradição no processo histórico de produção do espaço, vivida concreta e praticamente a escala do lugar. Tal situação implica em entender as mediações que se impõem num determinado momento histórico à relação sociedade e espaço.

Nesse sentido, este referencial teórico permitiu compreender as cidades moçambicanas como um lugar de diferenciação social, que produz diferenças nas formas e modos de acesso aos espaços da vida, através do uso de infraestrutura e serviços urbanos.

A fragmentação socioespacial é um processo que abarca inúmeras formas de diferenciação socioespacial, que devem ser tratadas à luz do período atual, considerando as experiências urbanas de muitas cidades do sul global. O termo “fragmentação” é relativamente polissêmico, como diz Sposito e Sposito (2020) e adotado para tratar de processos contemporâneos de diferentes matizes que se consubstanciam em múltiplas escalas geográficas, por isso é uma ferramenta analítica importante (SPOSITO, 2022; 2025; 2024a; 2024b; 2024c).

A fragmentação socioespacial é um processo e não um fato, constituído a partir de polarizações socioespaciais acentuadas, associa a componentes espaciais (desconexão física, descontinuidades morfológicas), dimensões sociais (retirada comunitária, lógicas exclusivas) e políticas (dispersão de atores). (SPOSITO, et al, 2023). A fragmentação tem sempre dupla determinação e expressão: espacial e social (SPOSITO e GÓES, 2013; SPOSITO.; SPOSITO,



2020; SPOSITO.; CATALÃO, 2024a; 2024b), tanto do ponto de vista material quanto em sua dimensão simbólica, revelando as práticas em *hábitats* constituídos pelas novas formas de separação na cidade. Essa perspectiva se reforça a ideia da distribuição das infraestruturas e serviços urbanos nas cidades moçambicanas.

METODOLOGIA

A análise da urbanização moçambicana contemporânea exige um enquadramento metodológico capaz de revelar as heranças coloniais que ainda estruturam o espaço urbano, as desigualdades territoriais e as formas de produção social da cidade. Para este estudo, adotam-se três pilares metodológicos fundamentais: a metodologia qualitativa, o método crítico e a pesquisa bibliográfica sistemática, apoiados em autores-chave da crítica urbana e dos estudos pós-coloniais.

1) *Metodologia qualitativa*

A investigação baseia-se numa abordagem qualitativa, adequada para compreender processos históricos, discursos, práticas sociais e configurações espaciais que não podem ser reduzidos a dados numéricos. A urbanização em Moçambique carrega memórias de segregação colonial, políticas habitacionais excludentes e desigualdades estruturais entre “cidade formal” e “cidade informal”, fenômenos que exigem interpretação aprofundada. Segundo Denzin e Lincoln (2011), a metodologia qualitativa permite captar as vozes, experiências e representações sociais dos sujeitos urbanos, analisando os significados que atribuem ao espaço.

2) *Método crítico*

O estudo utiliza o método crítico, que busca compreender a realidade nas suas contradições internas e nas relações de poder que a constituem. Tal método permite interpretar a urbanização moçambicana contemporânea como continuidade histórica do projecto colonial, onde padrões de segregação espacial, centralização administrativa e desigualdade socioeconómica persistem após a independência. Inspirado em David Harvey (2008), o método crítico considera a produção da cidade como expressão material de relações de poder, enquanto autores como Frantz Fanon (1961) e Achille Mbembe (2001) ajudam a compreender como estruturas coloniais sobrevivem nas lógicas urbanas pós-coloniais.

3) *Pesquisa bibliográfica*

A pesquisa bibliográfica fundamenta-se na revisão de obras que abordam: urbanização africana, cidades pós-coloniais, espacialidades coloniais portuguesas e desigualdades urbanas em Moçambique. Segundo Gil (2010), a revisão bibliográfica permite identificar marcos



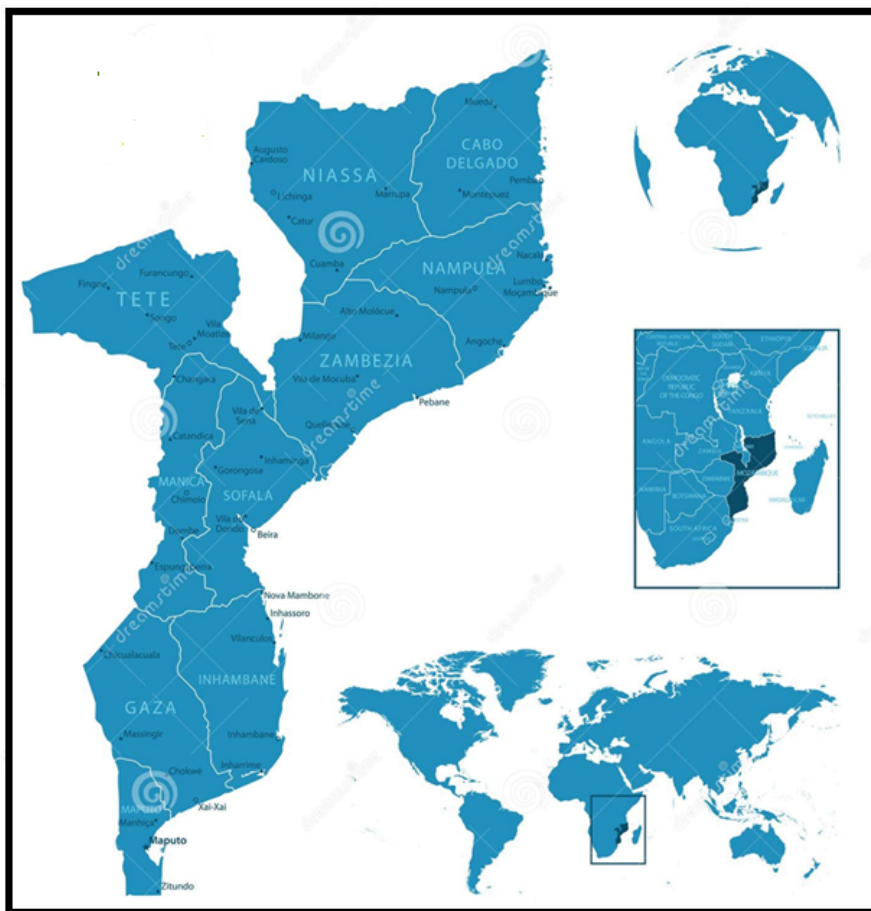
teóricos, dialogar com pesquisas anteriores e situar o estudo no campo científico. A pesquisa inclui livros, artigos, relatórios e teses sobre a urbanização moçambicana.

4) *Autores de referência*

Para sustentar teoricamente o argumento de que a urbanização moçambicana contemporânea constitui continuidade de um processo colonial, o artigo dialoga com autores como: (a) Estudos Pós-Coloniais: Frantz Fanon (1961) – colonialismo e violência estrutural; Achille Mbembe (2001; 2017) – necropolítica, governo colonial e pós-colonial e (b) Crítica do espaço urbano moçambicano: Maloa (2016, 2019a, 2019b, 2021) – urbanização moçambicana e o legado colonial. Estes autores permitem analisar a cidade como construção histórica marcada por estruturas de poder coloniais que persistem na forma de segregação urbana, dualidade formal/informal e políticas de urbanização excludentes.

Para a construção desse artigo recorreu-se a observação da constituição do espaço urbano moçambicano, principalmente a forma como estão distribuídos e localizados as infraestruturas e serviços urbanos. A observação em que se apoia este artigo foi suportado pela cidade de Maputo. Mas também efetuamos uma pesquisa bibliográfica de principais estudos sobre o conceito de fragmentação socioespacial e diferenciação socioespacial, visando apreender o que é geral no processo, mas também particularidades e singularidades. A cidade de Maputo fica localizada em Moçambique, um país da região da África Austral, situado na costa do Oceano Índico. Com uma superfície de 799.380km², faz fronteira a norte com a Tanzânia, a noroeste com o Malawi, Zâmbia, Zimbabué e África do Sul e ao sul com a Suazilândia e a África do Sul (Figura 1). Moçambique é limitado pelo Oceano Índico ao longo de 2515km de costa. A cidade de Maputo é a capital de Moçambique e a maior cidade, onde se encontra o centro administrativo, financeiro e mercantil do país (PIMENTEL, 2013).

Segundo Pimentel (2013), a cidade de Maputo é constituída pela Catembe e ilhas (Xefina Grande, Inhaca e dos Portugueses). Possui uma área de 346,77 km² e faz fronteira com o distrito de Marracuene, a norte; a Matola, a noroeste e oeste; o distrito de Boane, a oeste, e o distrito de Matutuine, ao sul, que constituem a área metropolitana.

**Figura 1.** Enquadramento de Maputo em Moçambique e na ÁfricaFonte: Istock (2021)¹.

RESULTADOS

O negro a caminho da “cidade de cimento”

A segunda metade da década de 1970, marcou o início da maior migração de negros na história de Moçambique para a “cidade de cimento”. Como diz Araújo (2003), foi uma fase de libertação da “cidade de cimento” e da explosão urbana com substituição da população branca por negra. Os detalhes exatos da migração mal podem ser medidos, pois as estatísticas oficiais estavam desorganizadas para captarem todos os movimentos de homens e mulheres dentro do país, entre “bairros periféricos” (bairros que eram na época colonial dos negros – conhecidos por “cidade de caniço”, caracterizados por predominância de material de construção de baixo custo ou precário, a “casa de caniço”, que se apresentava em construções heterogêneas de chapa, capim, caniço, com paredes de estacas ou argilas. Segundo Wells (1988), na cidade de Maputo, na década 1990, a periferia era composta por 70% de casas de caniço, 20% de blocos e 10% de outros materiais. O cimento era quase inexistente, cada loja só podia vender no máximo dez sacos de cimento por mês a cada família ou quando existisse um abastecimento. Cabe lembrar que nem sempre as lojas tinham os produtos à sua



disposição. Os blocos que compunham as casas eram de dois tipos, um de cimento oco, de 10 cm de largura e outro de tijolo, produzido principalmente fora da cidade de Maputo (Machava e Boane, aproximadamente 15 e 30 km respectivamente).

Na época, construir uma casa de cimento era muito caro, a produção local era incapaz de responder à necessidade da população (WELLS, 1988) que morava nas “periferias urbanas”, onde havia falta de serviços, deficiente rede comercial e dificuldades de circulação viária. Fundamentalmente constituída por bairros de morfologia diferenciada, onde se refugiavam todos os nativos que vinham para as cidades.

A cidade de Maputo tornou-se o principal destino da população negra da região sul de Moçambique. Entretanto, uma forma dramática de êxodo rural pode ser observada pelo discurso do primeiro presidente de Moçambique, Samora Machel, na cidade de Maputo, a 3 de maio de 1976:

[...] Muitos que estão aqui. Foram buscar as suas mulheres para Maputo, [...] os filhos [...] irmãos [...] as mães. [...] as sogras [...] cunhados e as cunhadas para vir viver à custa de um homem só, correto, não são vocês só, alguns são ministros, também fizeram isso e estão aqui. Foram buscar em Cabo Delgado, [...] Nampula, [...] Beira. Nas Forças Populares, na polícia, assim tem autoridade no serviço é chefe, assim quando voltam a casa tem um pelotão. Lá em casa comanda sempre [...]. Vamos acabar com isso. Por isso está cheio em Maputo (Grifo nosso) (MACHEL, 1976, áudio).

A história do êxodo rural em Moçambique nos ajuda a decifrar como e por que depois da saída dos portugueses a população urbana cresceu igual e superior a população colona que residia nas áreas urbanas. Entre 1970 e 1980, os dados estatísticos detectaram 7,5 vezes o crescimento da população urbana. E a taxa média anual ultrapassou os 20% de crescimento demográfico (ARAÚJO, 2003). A entrada de novos atores na área urbana criou impactos de vários níveis: sociocultural, econômico e político. Muitos ingressaram no espaço urbano despreparados para lidar com uma nova realidade urbana, exceto um pequeno grupo de assimilados que já tinha experimentado a vida na “cidade de cimento”, quer como funcionários urbanos, quer como moradores dos interstícios das periferias urbanas.

A in experiência de morar no “núcleo urbano”, a chamada “cidade de cimento”, criou muitos impactos na vida urbana, na gestão e financiamento dos edifícios públicos. Muitos edifícios ficaram em pouco tempo deteriorados. Como aponta Araújo (2003), as áreas urbanas transformaram-se radicalmente no que diz respeito às características culturais, sociais e econômicas dos residentes. Mas também, muitos dos novos moradores eram oriundos das áreas rurais, valorizavam a fecundidade. Convém reafirmar que os núcleos urbanos continuaram com a mesma estrutura do período colonial, compacta, e com os mesmos tipos de edificações, apenas passaram a ser usadas de acordo com novos valores (ARAÚJO, 2003).

O processo de morar na área urbana, principalmente no núcleo, representava para os negros um caminho de libertação do mando colonial. Os negros que residiam no núcleo moravam nas casas do fundo do quintal (edículas). A migração massiva para as áreas urbanas resultou numa gigantesca concentração espacial da pobreza, das ruralidades, da segregação e da degradação urbanas. Segundo Forjaz et al (2006) a degradação urbana ocorreu três anos depois dos negros terem tomados a cidade em 1977. Degradaram-se os prédios, os edifícios



térreos, conjuntamente as avenidas, ruas, parques e os serviços urbanos foram pouco a pouco deixando a desejar; foi o verdadeiro período de crise urbana, que se estendeu entre 1977 e 1987 (FORJAZ et al, 2006).

As causas da deterioração urbana foram várias, algumas já foram mencionadas:

[...] As dificuldades em consolidar a nova política econômica e social da ideologia socialista; a guerra que conduziu a uma crise financeira econômica; baixos salários que não permitiram contribuição fiscal para a manutenção dos prédios e serviços e fraca tradição urbana da maioria da população (FORJAZ et al, 2006, p.17).

Convém reforçar que nem todos os que moravam nas periferias urbanas foram contemplados com casas no núcleo urbano e, assim, a segregação urbana continuou a existir como no período anterior. Mas claro com outra roupagem, sem a segregação racial, mas com a econômica, de infraestrutura básica e de acesso aos serviços urbanos (transporte, saneamento, drenagem, abastecimento de água potável, energia etc.,).

Continuidade e continua de um processo de urbanização colonial

O processo de urbanização moçambicano contemporâneo, para além de ser caracterizado por uma urbanização demográfica, foi acompanhado pela reclassificação urbana e “migração forçada”, causadas pela tremenda guerra civil, que teve início dois anos depois da independência, precisamente em 1977, e começou a se expandir, principalmente pela região central do País (província de Manica, Tete e Beira) e terminou em 1992, com o Acordo Geral de Paz (AGP), entre as forças governamentais e a Resistência Nacional de Moçambique (HONWANA, 1996).

A guerra civil teve um peso significativo no aumento demográfico da população urbana, principalmente entre o período de 1981-85, quando o conflito armado, tornou-se a maior preocupação com a segurança (GRAHAM, 1991). A maioria dos deslocados foi residir nas periferias em casas precárias, “desnutridas” de serviços e infraestrutura social e física. Muitos deslocados que chegavam à cidade com as famílias tinham impossibilidade de morar no núcleo, escolhiam os espaços vazios das periferias e construíam casas frágeis, outras vezes tinham que negociar com os secretários dos bairros ou com as donas (os) dos espaços vazios que utilizavam como machamba, para construir uma moradia.

Entretanto, neste período, as periferias mais procuradas eram aquelas que estavam próximas ao núcleo urbano. Dando origem àquilo que Araújo (2003), chama de implosão urbana, as pessoas procuravam aproximar-se o mais possível da “cidade de cimento” – o núcleo. Pouco a pouco conquistavam os espaços livres. Ocuparam-se muitas áreas destinadas a campos de futebol, jardins, proteção ambiental, pantanosas, antigas lixeiras e áreas destinadas a futuras instalações de infraestruturas físicas e sociais.

No período socialista (1975-1990), as áreas urbanas continuaram duais em termos de infraestrutura e serviços urbanos, como no período colonial. O Estado apresentava-se economicamente débil para ampliá-las. O que provocou uma pressão e uma rápida degradação das infraestruturas de serviço de saúde e educação, exercida por um número tão grande de



indivíduos que fugiam da guerra civil e outros males da vida rural. Por exemplo, em 1970, estimou-se que a população urbana se aproximasse a 12.8% e cresceu 13.2% em 1980.

Olhando a questão de crescimento demográfico nas 12 principais cidades moçambicanas, como: Lichinga, Pemba, Nampula, Nacala, Quelimane, Tete, Chimoio, Beira, Inhambane, Maxixe, Xai-Xai, Chokwé, Matola, Maputo, apenas duas (Quelimane e Beira) atingiram abaixo de 20% de crescimento médio anual, mas foram superiores a 15%. A cidade portuária de Nacala, ultrapassou os 30%, foi um verdadeiro “explosivo” (ARAÚJO, 2003).

Entre 1980 e 1997, a taxa média de crescimento da população urbana oscilou entre os 6,1% e os 10,7%. A urbanização moçambicana neste período foi mais acelerada, a população urbana aumentou de 13% para 27%, tendo a taxa média de crescimento da população urbana sido de 10,7% (FEIJÓ; RAIMUNDO, 2017).

O crescimento demográfico pressionou o mercado de consumo de vestuários, alimentação, bebidas, etc., criando escassez, como mostra Nelson Saúte (2000) na sua obra “Os narradores da sobrevivência”, que escreve que nas madrugadas das décadas de 1980 partilhava-se a esperança de encontrar ao fim de horas intermináveis um quilo de arroz, outro de feijão, alguma carne vinda do Botswana. Como dissemos, o conflito armado privou muitos moçambicanos urbanos de acesso ao consumo consumptivo.

A literatura irônica de Nelson Saúte faz referência à vida urbana dos anos oitenta:

Muitas das padarias da cidade não faziam pão. Tinham entrado em crise. Ter pão era privilégio dos chefes, as famigeradas Estruturas. Aqueles que vestiam balalaikas do poder e acenavam dos seus LADA². Os LADA eram carros importados de um dos países socialistas que apoiavam a revolução. Os populares não sabiam a origem exata dos carros protocolares, mas eximiam-se no escárnio, LADA significava na fala de rua: leva atrás dirigente analfabeto [...]. Quatro barra oitenta foi uma das leis mais conhecidas no tempo da revolução, com ela se estipulava a igualdade de salários nas mesmas categorias profissionais [...]. Para além dos salários que provinham dessa lei, havia os cartões de abastecimento que o GOAM (Gabinete de Organização do Abastecimento de Maputo), distribuía sem os quais não se podia adquirir comida nas lojas [...]. As lojas do Povo o que tinham de mais era o batom e papel higiênico. Não que as moças desgostassem do batom que vinha do Leste da Europa, não que os nossos hábitos fossem contrários ao uso de papel higiênico, preferindo a areia, coisa que se fazia agachado, depois de se defecar no mato, também tínhamos ânus urbanizados, o que se passa é que a comida era pouca e a necessidade terrena de nos desfazermos dos sólidos desnecessários ao organismo também. Daí o excesso na provisão do papel higiênico (SAÚTE, 2000, p.13-14).

Como mostramos, foi também uma fase de crescimento da ocupação do solo urbano, sem ordenamento estatal. Apesar do esforço do Estado em criar bairros comunais. Como apontamos o conflito armado deslocava milhões de população das áreas rurais para urbana. Só para ter uma ideia, quase todas as estradas terrestres estavam afetadas pela guerra. Como escreveu Peter Fry (2003, p. 295) que fez uma viagem à Moçambique em 1989:

Eu voltei a Moçambique em 1989, não mais como um jovem pesquisador, mas um pouco mais velho e exercendo o papel de “missionário” contemporâneo da Comunidade de Desenvolvimento, como oficial de programas da Fundação Ford, responsável pela organização do seu programa em Moçambique [...]. Naquela época, Moçambique estava imersa em uma guerra violenta entre o governo da FRELIMO e a RENAMO. A guerra tinha se expandido a quase todas as regiões rurais de Moçambique. Só as cidades e as capitais das províncias estavam nas mãos do governo, e a única forma segura de transporte entre elas eram os jatos das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM). Dezenas de milhares de pessoas



morreram na guerra e centenas de milhares morreram de fome e das doenças causadas por ela. Aproximadamente quatro milhões, de uma população total de quinze milhões, estavam refugiados em países vizinhos, e muitos mais, os “internamente deslocados”, procuraram asilo nas cidades. Grande parte da infraestrutura do país fora destruída (FRAY, 2003, p. 295).

As periferias urbanas densificaram-se de tal forma que a ocupação do solo impedia a circulação viária, era impossível qualquer mobilidade de automóvel, assim como dificultou ou impossibilitou a existência de espaços para as futuras construções de infraestrutura. O núcleo urbano foi também ocupado por uma população muito superior a capacidade construída. Por exemplo, a cidade de Nacala tinha infraestruturas urbanas calculadas para 10 a 15 mil habitantes, viu-se, num curto espaço de tempo (1975-1980) com uma população residente de 75.000 mil habitantes (ARAÚJO, 2003).

As dimensões econômica, social e política da guerra civil atingiram, na década de 1980, a economia urbana; 4.6 milhões de pessoas passaram a depender de ajuda humanitária para sobreviver, uma vez que a economia do País estava totalmente destruída por causa da guerra civil, da seca, da fome e da improdutividade agrícola. O desafio do Estado moçambicano mostrava-se incapaz de prover o bem-estar social aos deslocados de guerra e residentes urbanos pobres. O nível de pobreza urbana cresceu com ela também cresceu a exclusão social, a reivindicação social e a violência urbana, para uma população que em 1980, estimava-se em 11.673.725 habitantes para todo o País, 1.539.119 residiam nas áreas urbanas e os restantes 10.134.606 de indivíduos, distribuíam-se pelas áreas rurais (MALOA, 2016).

A cidade de Maputo concentrava quase 6.3% (739.077) da população total de Moçambique e 48% da população urbana do território nacional (SILVA, 2011). Para o mesmo período, a cidade de Chimoio crescia com uma taxa anual de 8.8%; Nampula, 7.1%; Maputo, 7.1%; Beira, 5.8% (ARAÚJO, 1990). Para esclarecer o caso, vamos acrescentar mais números. Por exemplo, em Maputo, existiam em 1960, 178.565 residentes; em 1970 eram 378.348; em 1980, 561.489; seguindo a mesma lógica, Beira tinha 58.970, 130.398, 214.613; Nampula, 103.985, 124.156, 145.722 respectivamente (ARAÚJO, 2003).

De uma forma global, a população urbana aumentou de 534.928 em 1960, para 691.444 em 1970 e 1.555.342 em 1980. (LACHARTRE, 2000). Em consequência disso, o governo moçambicano começou a cortejar os Estados Unidos da América, como forma de reverter a situação dramática em que o País se encontrava (HANLON, 1997).

Em 1983, o presidente Samora Machel visitou os Estados Unidos (EUA) e negociou com instituições de Bretton Woods (IBW) – Banco Mundial (BM) e Fundo Monetário Internacional (FMI) com vista a responder aos problemas do aumento da pobreza urbana e rural.

Moçambique tornou-se 148º membro das instituições de Bretton Woods (Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional em setembro de 1986). Essa peripécia obrigou o Estado moçambicano a realizar uma mudança profunda na política econômica no Quarto Congresso em abril de 1983. Foi a partir de então que o governo começou oficialmente um processo de estabelecimento de novas parcerias, tendo como parceiros instituições de orientação capitalista (MOSCA, 1993). Relação que se havia enfraquecido quando o governo moçambicano se declarou “Marxista-Leninista” em 1977, no terceiro Congresso do partido Frente de Libertação de Moçambique - FRELIMO ⁴(GENTILI, 1999).



O Quarto Congresso da FRELIMO teve como objetivo procurar ajuda financeira necessária para o País onde uma em cada três pessoas era incapaz de prover a própria sobrevivência e obter a renovação dos compromissos da dívida externa com o Ocidente ((MALOA; MALOA, 2024).

Mas também, o congresso permitiu uma definição de estratégias de planificação dos assentamentos humanos; elaboração de Planos de Urbanização e definição de métodos de controle e de execução; elaboração de projetos e apoio às populações na execução de obras de infraestruturas sociais e físicas, com prioridade ao abastecimento de água e ao saneamento; organização e integração técnica das populações nos programas de autoconstrução e cooperativas habitacionais, apoio ao desenvolvimento de mecanismo de acesso ao crédito; criação de legislação para construção e tramitação de habitação; estudos de normalização de equipamentos e elementos de construção civis acessíveis à população de baixa renda; definição do papel das empresas de construção civil e capacitação de quadros técnicos de construção de habitação de utilidade coletiva e de programas de planificação do desenvolvimento urbano (FORJAZ et al, 2006).

O Governo moçambicano implementou em 1987 o “Programa de Ajustamento Econômico”, denominado por Programa de Reabilitação Econômica (PRE). O PRE foi um plano resultante do acordo entre o governo moçambicano, o Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI), que dois anos depois passou a se chamar de “Programa de Reabilitação Econômica e Social” (PRES) (OPPENHEIMER, 2001).

Segundo Castel-Branco (1995) o PRE/PRES visava recuperar o país do erro criado pelo Plano Perspectivo e Indicativo (PPI), lançado em 1980, pela Assembleia Popular de Moçambique, em sua VIII sessão, como plano de meta que devia promover o bem-estar social da população moçambicana em dez anos (1980-1990). O PRE/PRES preocupou-se em recuperar a má gestão macroeconômica, a distorção da estrutura dos preços, o desincentivo de produção do setor privado, redução de desequilíbrios financeiros internos, reforço das reservas nacionais e contas externas e estabelecimento de condições para um desenvolvimento econômico e social (MALOA; MALOA, 2024).

Com o PRE/PRES a economia moçambicana foi liberalizada, as empresas estatais foram privatizadas. O PRE/PRES criou uma mão-de-obra excedente – um número considerável de moçambicanos urbanos sem emprego, principalmente nas principais cidades, como: Maputo, Beira, Matola, Nampula, Nacala e Quelimane, que concentravam grandes números de trabalhadores urbanos.

Muitos empregos considerados onerosos para o orçamento do Estado socialista foram extintos e muitas pessoas que desempenhavam funções públicas foram despedidas. Isso aconteceu com os trabalhadores das empresas Caminho de Ferro de Moçambique, Indústria da Castanha de Caju, Vidreira de Moçambique, Textáfria de Chimoio, Texlom de Maputo, Fábrica de Fogões Zuid, Metalbox, Fábrica de Cervejas Laurentina, Maquinag, Celmo, Rodoviária de Moçambique Sul, Indústria Moçambicana de Aço, Mabor de Moçambique, Efripel etc., (MALOA, 2016).

O PRE/PRES desvalorizou a moeda nacional, reduziu os gastos públicos e liberou os preços. O mercado de trabalho urbano tornou-se inseguro. Muitas famílias que dependiam do subsídio do Estado ficaram sem saber o que fazer, “nem para onde ir”. Se voltavam para as áreas rurais que estavam sendo fustigadas pela guerra civil ou se continuavam nas áreas



urbanas. O preço de quase tudo aumentou, numa linguagem técnica houve uma inflação galopante (MALOA; MALOA, 2024).

A desigualdade social se estabeleceu sob forma de repartição de todo o tipo de vantagens e desvantagens. O preço do solo urbano aumentou, principalmente no final da década de 1980, e os espaços próximos ao núcleo urbano, para erguer uma habitação, tornaram-se raros (MALOA, 2016).

Estabeleceu-se, de uma forma geral nas áreas urbanas, um dos quadros trágicos de autoconstruções precárias, com carência de infraestruturas. A autoconstrução, como apontamos era permitida pela Direção de Construção e Urbanização (DUC), órgão do Conselho Executivo das cidades, que tinha autonomia legal para conferir direito de construção no solo urbano (MALAUENE, 2005; CHILUELE; MACAMO, 2014).

Todavia, no final da década de 1980 é que se ampliaram as “atividades urbanas informais” (Candongas), proibidas pelo Estado, a partir de 1975. Muitas das vezes surgiam feiras urbanas clandestinas de produtos alimentares, e todos sabiam onde encontrar produtos essenciais, mas raros como: açúcar, arroz, pão, farinha de milho etc, mais ninguém denunciava aos agentes de controle estatal, pois ficavam muito tempo em longas filas nas cooperativas para adquirirem (MALOA, 2016).

As práticas ilícitas tornaram-se uma forma de sobrevivência urbana. Muitos urbanos conseguiam os produtos alimentares no mercado negro (MENDES, 1979). A crise urbana abriu espaço para uma nova economia urbana, o comércio varejista de produtos inexistente nas “lojas do povo” ou “cooperativas”, assim como eram chamadas na época os estabelecimentos comerciais controlados pelo Estado.

O que possibilitou cada vez mais praticantes de ilegalidades, permitindo a sua emergência como regra do funcionamento da economia urbana ao satisfazer as necessidades da maioria. Nessa condição a economia urbana, aparece como circuito inferior. Segundo Arroyo (2008, p.31), “a reprodução do circuito inferior se explica por uma demanda de emprego e serviços não atendidas por parte mais moderna da economia urbana”.

Nessa nova reabilitação, os edificios verticais estão a herdar novas funcionalidades. Por exemplo, muitas casas estão se transformando em escritórios ou lojas. Enquanto isso as periferias crescem extensivamente marcadas pela pobreza, pela “informalidade” e deterioração das condições gerais de habitabilidade. Segundo Forjaz et al (2006, p.8), crescem com ausência de instrumentos de planeamento do uso do solo, sua execução e controle. Como resultado, a maior parte da população urbana passou a residir em áreas sem acesso adequado a infraestruturas básicas e equipamento social e em unidades habitacionais precárias, sem segurança de posse da terra.

Dentro deste contexto a diferenciação socioespacial e a fragmentação socioespacial se processou a partir da década de 1990, com a periferia a se tornar o único refúgio habitacional para milhares de pessoas sem poder aquisitivo, que crescia rapidamente. Só para ter uma ideia, a população urbana, de 1980 para 1997, cresceu 16.4%, ou seja, de 12.8% para 29.2%, respectivamente (ARAÚJO, 2001). Isto quer dizer que a população urbana duplicou. Há indicações de uma rápida taxa de urbanização, causada pelo incremento de natalidade e êxodo rural, durante os últimos quarenta anos. O crescimento urbano resultante desse intenso crescimento demográfico se fez, em grande parte, fora da lei (sem levar em conta a legislação



urbanística de uso e ocupação do solo e código de obras), sem financiamento público (ou ignorado pelas políticas públicas) e sem recursos técnicos (conhecimento técnico de engenharia e arquitetura). Sem alternativas, a população se instalou como pôde com seus poucos recursos e conhecimentos (CARRILHO e LAGE, 2009). Como consequência deste contexto, verificou-se um aumento do desemprego, redução de políticas sociais; incremento do setor informal, em particular os pequenos comércios e prestação de serviços (LOPES; AMADO; MUANAMOHA, 2007).

A pressão demográfica expandiu o mercado de terra urbana num processo informal, ditado pela necessidade de morar na área urbana, que já sofre de carências: falta de emprego, de atendimento hospitalar, de acesso educacional, alto custo de vida, transporte precário, acesso limitado de abastecimento de energia elétrica, água, esgoto sanitário, drenagem de águas pluviais e deposição de resíduos sólidos. Entre outros dramas urbanos.

As metamorfoses nas periferias urbanas vêm decorrendo desde a década de 1990, com antecedentes bem definidos. Podem ser encontrados, em primeiro lugar, na guerra civil, em 1992. Só para ter uma ideia, entre 1982-1990, de 2 a 3 milhões de moçambicanos foram afetados; 2.600 escolas públicas foram destruídas ou abandonadas, 50% da rede comercial foram destruídas, 820 postos de saúde encerrados, perda de um investimento de 15 bilhões de dólares americanos (MALOA, 2016). Como mostramos, foi nas áreas rurais onde a guerra atingiu o ponto máximo, houve êxodo rural, ou seja, para falar como a professora Inês Raimundo (2009), “migração forçada”. É certo que a guerra civil deixou uma herança de dívida externa. O que exigiu, com o fim da guerra, uma austeridade por parte do Governo como forma de pagar as dívidas das armas. A crise econômica se propagou com a guerra civil, com déficit da balança de pagamento e as calamidades naturais (secas e cheias), e como resultado baixou a qualidade dos serviços e infraestruturas urbanos, e foram reduzidos os poucos investimentos, fortificando assim a crise urbana, que já vinha decorrendo desde a década de 1980.

O maior impacto dessa crise recai para as periferias. A guerra civil teve um peso na formação da nossa urbanização. Poucos ex-soldados regressaram à sua origem. As áreas rurais pouco tinham para lhes oferecer, sem oportunidade de emprego e com um mercado de consumo pouco desenvolvido. Exclusivamente, os centros urbanos podem oferecer disponibilidade de maiores expectativas de oportunidades (MALOA, 2016).

Como consequência, grande parte dos imigrantes se instalou nas periferias urbanas, em domicílios com mais de uma família. O excesso numérico em um dormitório é a solução encontrada pela população da periferia para responder ao problema da habitação. Enquanto isso, as políticas de habitação excluem essa população. O Fundo de Fomento para Habitação (FFH) é um exemplo muito esclarecedor disso, criado pelo Decreto nº 24/95 de 6 de junho. O objetivo do Fundo era o de promover a construção de imóveis para habitação social; bonificar as taxas de juro de crédito concedido por bancos para a construção de habitação; conceder créditos para construção, reparação ou ampliação de habitações de cidadãos cujo rendimento é igual ao salário mínimo a estabelecer; financiar a promoção de estudos, execução de operações e trabalhos de urbanização que se mostrassem necessários ao desenvolvimento das suas atividades e financiar a instalação do organismo público responsável pela implementação de programas habitacionais do Estado.



O projeto seria financiado pela venda de imóveis do Estado e construídos pelo próprio FFH, mas também pelo reembolso de créditos concedidos pelo fundo, bem como os respectivos juros (FORJAZ, et al, 2006). De 1997 a 2000, foram atribuídos cerca de 980 créditos para construção de novas casas e atribuição de cerca de 7.000 talhões demarcados em todo o País, servidos de ruas e abastecimento de água (MALOA, 2016).

O programa tem atendido, contudo, os interesses da população com poder aquisitivo. O que deixa de lado o interesse para qual foi criado, o interesse social (para família de baixa renda). Por exemplo, de 1996 a 1998, foram concebidos para habitação 50 milhões de meticais (dinheiro moçambicano), para 1.370 beneficiários. Destes 60% tinham formação média ou superior (GIL, 2000). Muitos dos lotes atribuídos pelo FFH, vão para a população de “classe média”. As habitações empreendimentos em bairros periféricos distantes da malha dotada de infraestrutura, o que agrava os problemas urbanos e sociais já insustentáveis, por exemplo, o custo de acesso à água potável; despesa em mobilidade urbana, quer em combustível, quer em transporte público. Para além disso, o FFH é acusado de construir edifícios de péssima qualidade. Vejamos:

O governador do Niassa, Arlindo Chilundo, insurgiu-se há dias contra a qualidade das 25 casas de tipo 2 construídas no bairro de Massenger, arredores da cidade de Lichinga, pelo Fundo de Fomento de Habitação (FFH). Chilundo, que visitou as referidas habitações à margem da visita de acompanhamento do funcionamento das direções provinciais das Pescas e Justiça, disse ter ficado preocupado com o fato de algumas, antes de serem vendidas, apresentarem-se com rachas nas paredes, o que, segundo as suas palavras, durante a construção destas ou não houve fiscalização ou a mesma foi fraca. “Gostaríamos que todas as obras financiadas pelos Fundos do Estado fossem de qualidade e duradouras, mas aquilo que vimos é uma lástima” – disse Chilundo, acrescentando que, no futuro muito próximo, o Governo com parceria como Fundo de Fomento de Habitação vai alargar estes projetos para outros distritos, mas a esperança do governante é que as mesmas sejam de qualidade e duradoura. Questionado pelos jornalistas que o acompanharam nessa visita para quem recaíam as culpas, se era a Direção Provincial das Obras Públicas e Habitação ou ao FFH, Chilundo respondeu: “Junto destas entidades, vamos saber onde está o elo fraco para estancarmos a situação de uma vez para sempre” – disse Arlindo Chilundo (RACHIDE, Dário de Moçambique, 13 de março 2015).

O FFH pouco fez, cabe reiterar, para assegurar o apoio financeiro para habitação destinado a famílias com baixos rendimentos. Como mostra o discurso de Rui Costa: “que os custos das habitações construídas estão muito acima da capacidade de endividamento dos jovens, seus potenciais beneficiários” (NOTÍCIAS, 27 de junho 2014). O conjunto habitacional Vila Olímpica (Foto 38), construído no bairro periférico do Zimpeto, na cidade de Maputo, pelo FFH, com objetivo de acolher as delegações dos Jogos Africanos realizados em setembro de 2011, foi o maior empreendimento habitacional do órgão, com 106 prédios de quatro andares e 1.088 apartamentos de tipo 3 (com 3 quartos ou cômodos).

Depois do fim dos jogos africanos, 848 apartamentos foram liberados para fins de alojamento e habitação, destes, 250 foram vendidos mediante pronto pagamento e a preços de mercado, outros 518 imóveis foram destinados à venda a crédito de longo prazo, num prazo de 25 anos, cada titular pagará ao Estado, mensalmente, 7.875 meticais e os restantes 80 foram alocados para alojamentos de delegações desportivas (MALOA, 2016).

O FFH estima que o custo de construção de cada apartamento seja de 3.3 milhões de Meticais (cerca de 120 mil dólares americanos), mas com a inclusão do custo de outras infraestruturas o valor eleva-se para 4.2 milhões de Meticais. Com as obrigações fiscais, o



valor de cada apartamento atingirá os 5.62 milhões de Meticais. As intervenções do FFH desenvolvem-se dentro dos espaços municipais. O princípio de acordo prévio entre o FFH e as autarquias é regulado atualmente pelo Decreto 33/06.

Muitas das vezes há conflitos de interesse na determinação de qual parcela do espaço urbano será urbanizada, entre os municípios e o FFH. Mesmo com o Decreto 33/06, que regula o quadro legal de transferência de funções e competências dos órgãos do Estado para as Autarquias locais, pouco se esclarece sobre o papel de cada um na cooperação e nas escolhas de que tipo de investimento público se pretende instalar (DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL EM MOÇAMBIQUE, 2009).

A cooperação institucional, entre as instituições estatais que trabalham com questões urbanas, encontra-se quase desarticulada. Este problema cria estagnação nos processos de mobilização de uma base institucional coletiva. Um dos obstáculos da urbanização moçambicana é a fraca capacidade do Estado de financiar as atividades administrativas, políticas e sociais dos municípios. As transferências de recursos do Governo central para os municípios são baixas (menos de 1% do total do orçamento público, foi em 2006) (MALOA, 2019).

Guamba (2013), aponta que os municípios necessitam de receitas robustas para desempenharem papel dinâmico nas vidas e bem-estares dos residentes. Os critérios técnicos para definir os níveis das transferências são limitados e baseados, sobretudo no número de população existente, dado que nem sempre é fácil de determinar com exatidão.

Os municípios se sentem isolados e criam alternativas como forma de fortalecer os seus objetivos particulares. Como o caso da cooperação com alguns municípios do Brasil, apoiada pela Associação Brasileira de Municípios (ABM), que fornece a um número de municípios moçambicanos uma capacitação técnica em matéria de gestão urbana (MALOA, 2016).

Esta abertura acontece, porque o Decreto 33/06, dá competência aos municípios para buscar parcerias nacionais e internacionais. Tal prerrogativa depende da capacidade atrativa que cada município pode criar na busca de capitais internacionais (créditos e dívidas). Por exemplo, nos anos 2000, vimos o crescimento dos empréstimos de tipo subprime (da segunda linha), para os municípios, com maior visibilidade para a capital, cidade de Maputo, com investimento de capital fictício. Como o caso do metrô de superfície que complementará a ligação entre as cidades de Maputo, Matola e as vilas de Boane e Marracuene, financiado pela Agência de Cooperação do Japão (JICA) e Agência Brasileira de Cooperação (ABC) (MALOA, 2016).

Trata-se na verdade da globalização financeira que vende formas para a elite política nacional em aliança com o grande capital multinacional (CASTEL-BRANCO, 2014). Para Castel-Branco (2014) a aliança entre a elite política e o grande capital multinacional afasta os pequenos e médios empresários contribuem para manter alta a taxa de juro comercial, o que prejudica uma grande parte da população em favor da formação de lucros monumentais para o grande capital multinacional e o “capital financeiro oligárquico nacional em emergência”.

Para, além disso, escolhe-se alternativas que sacrificam milhões de moçambicanos residentes nas periferias. Os recursos orçamentais dos municípios são insuficientes para que possam prestar os serviços básicos (DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL EM



MOÇAMBIQUE, 2009). Mas também, a estrutura fiscal nacional apresenta-se com graves distorções para arrecadar impostos, taxas e contribuições.

O desenvolvimento econômico do país aparenta ser altamente volátil, com inaudita quantidade de problemas urbanos, muito dissenso nas políticas urbanas. Como o caso de política de transporte público. A situação do transporte público se dramatiza nas principais cidades moçambicanas: Maputo, Beira, Nampula, entre outras.

Perdem-se horas à espera de ônibus – conhecidos, como Machibombo e os mini ônibus os chamados, chapas cem ou chapa 100 e “My Love”³. A população utiliza horas por dia, em idas e vindas da escola, trabalho, etc. Por exemplo, 56.7% dos entrevistados por Carlos Serra (2003), nas três principais cidades: Maputo, Beira e Nampula, declararam gastar uma hora ou mais para chegarem à unidade sanitária mais próxima. Há uma música do cantor moçambicano Tabasily (2014), que retrata bem a situação do transporte público (My Love) em Maputo:

Voçes vem my love[...]/ my love/ my love/my love [...]/ O problema de transporte se complica, dia pós dia/ me transporto em condição desumana em my love [...]. Papa Gebuza [presidente da República]/ estamos a pedir que resolva o problema de transporte público/ Ministro dos Transporte estamos a arrogar que solucione o problema de transporte público [...].

Como sabemos, as necessidades sociais e econômicas das pessoas que moram nas periferias requerem deslocamento pelo menos, em média, duas viagens por dia para o núcleo urbano. Os deslocamentos são feitos com menor nível de conforto, tanto em “Chapa-100” ou Machibombo.

São péssimas as condições de viagem: perde-se muito tempo em espera, isto implica maior consumo de tempo e energia física. Muitas das vezes a população da periferia para chegar ao seu destino têm que fazer conexões de um ponto para outro até chegar ao destino final (o que se chama na linguagem popular de encurtamento de rota).

Aí está a impressionante condição de mobilidade urbana que gera problemas de externalidades como maior gasto de renda em transporte, poluição, acidentes de trânsito e congestionamentos. Os transportes públicos urbanos são classificados em Moçambique, como sendo públicos-privados. Os públicos, designados de Transporte Público (TP) na Beira, são conhecidos como TPB; em Maputo e Matola (TPM) os serviços são assegurados pelo município, que exerce a atividade de fiscalização e regulamentação e supervisão. Subordinada ao Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC)

Para além do problema de acesso ao transporte público, os moradores das periferias são submetidos aos cenários de privações, causado pelo aumento do custo do acesso a recursos e oportunidades disponíveis em áreas distantes das residências. Por exemplo, na cidade de Maputo, mais de 62% dos agregados familiares dependem do uso de transporte para chegar ao hospital mais próximo nomeadamente: Hospital Geral José Macamo, de Mavalane, Centro de Saúde de Polana Caniço, Chamanculo (CHAVANA, 2009).

Quem passar por qualquer cidade moçambicana, como Maputo, Beira, Nampula e Matola etc., perceberá que há ali algo de errado na mobilidade urbana, que deixa a desejar. O transporte público privado, que sustentou o processo do crescimento da periferia, encontra



seus reais limites. Muito se deve à estagnação a que os transportes públicos foram submetidos no percurso do crescimento urbano.

As políticas do transporte público foram ao longo do tempo incapazes de acompanhar as alterações no padrão de mobilidade urbana e pressionar o Estado, a olhar o transporte público como um direito do cidadão e dever do Estado de fornecer o serviço. Como resultado tem-se falta do transporte público e aumento de congestionamento, provocados por automóveis individuais semi-usados comprados, principalmente no Japão. O que aumentou a inépcia das empresas petrolíferas em fornecer combustíveis fósseis. As transformações em curso no espaço urbano moçambicano nos levam a pensar sobre o tipo de cidade que foi sendo construída ao longo de décadas de urbanização pós-colonial. Ao mesmo tempo, nos conduzem a refletir sobre qual tipo de espaço urbano está sendo projetado para as gerações futuras.

Até agora tem-se uma sociedade urbana que expressa espacialidades com uma urbanização de injustiça, na qual a maior parte das infraestruturas urbanas, edifícios públicos, possibilidade de emprego, etc., estão concentradas no núcleo urbano, o que obriga, então, que a população da periferia venha para o núcleo trabalhar, estudar, comercializar, entre outras atividades. Por exemplo, em Maputo, vem-se nas ruas, terminais rodoviários, calçadas das principais vias expressas, como a avenida 24 de julho, esquina com a Guerra Popular, na Avenida Eduardo Mondlane, na estátua Eduardo Mondlane, jovens, na sua maioria provenientes dos bairros periféricos, ocupando os passeios (calçadas) para venderem seus pequenos produtos. Há atualmente, tensão e conflitos entre as polícias municipais e os jovens vendedores ambulantes (camelôs). É nesta dimensão do circuito inferior da economia urbana que os jovens urbanos são compelidos a sobreviver, pela exigência do consumo e pela sua própria situação, promovida pela carência de firmas estatais e privadas, que possam garantir uma minimização da desigualdade de oportunidades no acesso aos meios para a satisfação das necessidades.

Este exemplo, mostra mais uma vez que a diferenciação socioespacial se faz, por condição da pobreza urbana, pressionada por tendência demográfica crescente. O Censo de 2017 (INE, 2018), estima que 60 milhões de habitantes em 2050, dos quais 50% estarão a viver em aglomerações urbanas. As projeções do crescimento da população urbana sugerem taxas anuais de 2,8% a 4,5% por ano, o que permite prever um universo de 30 a 32 milhões de pessoas que vivem em áreas urbanas até 2050 (POLÍTICA DE URBANIZAÇÃO, 2024).

Segundo a Política de Urbanização (2024), essas tendências de crescimento urbano acelerado são similares às que se observam na África Subsaariana. Com efeito, o continente Africano apresenta actualmente os mais altos índices de ocupação urbana do Planeta. Mantendo-se as dinâmicas populacionais actuais e as taxas de crescimento anual da população urbana, esta realidade irá gerar uma procura de serviços básicos de saúde e educação, infraestruturas básicas, como abastecimento de água, saneamento do meio, electricidade, habitação adequada, emprego, oportunidades de geração de renda, entre outros.

Considerando essas questões, a produção das cidades e do espaço urbano moçambicano, sem planeamento antecipado, oferta de serviços e infraestruturas urbanas, antes condicionada prevalentemente pela lógica colonial de centro para os brancos e periferia para os negros, no período contemporâneo é cada vez mais regida pela lógica fragmentária do centro para que possuem uma capacidade financeira e a periferia para os pobres urbanos. O



que reforça as tendências de dispersão urbana, continuação das desigualdades e da diferenciação socioespacial, utilizando as palavras de Prévôt-Schapira (2001), podemos afirmar conduzindo a uma maior desconexão entre os espaços de produção, moradia, trabalho e lazer das classes sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Hoje observa-se uma pressão demográfica sobre as cidades que tem cada vez mais acentuada a diferenciação e a fragmentação socioespacial. Esta realidade possibilita compreender as transformações na produção e consumo da habitação, a partir do crescimento das habitações precárias nas áreas de riscos de inundação e de erosão, gerando novas diferenciações espaciais e desigualdades. Esta realidade descreve uma continuidade contínua de um processo colonial, o que lutamos para superar mais a capacidade financeira e a pobreza urbana tem limitado a ação para sair da condição da pobreza urbana.

Muito além de uma problemática relacionada a cada família urbana que vive em espaços não urbanizáveis, sem infraestrutura e serviços urbanos, para responder aos desafios da dispersão urbana, sem capacidade para consumir a água potável e a energia elétrica, uma vez que as suas situações de desemprego, renda baixa e capacidade de pagamento, trata-se de questão social e eminentemente urbana e que se realiza numa lógica socioespacial fragmentada da produção e consumo da cidade, de maneira seletiva sobre áreas e bairros específicos e intimamente relacionado a perfis económicos.

Essa realidade de continuidade contínua exprime os efeitos que persistem na estrutura, forma e conteúdo urbanos. Dentro desta lógica, os resultados da pesquisa apontam que o processo da expansão urbana contemporânea se faz sem planeamento antecipado, oferta de serviços e infraestruturas urbanas. E que a diferenciação socioespacial em cidades moçambicanas vem se aprofundando num processo de fragmentação socioespacial.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Departamento de Geociências do Instituto Superior de Desenvolvimento Rural e Biociências da Universidade Rovuma – (ISDRB – UniRovuma), pelo tempo concedido para a elaboração desse artigo e ao Centro de Pesquisa e Promoção Social de Niassa (CPS-Niassa), pelo financiamento concedido para a execução desta pesquisa.

NOTAS

1. Grifo nosso. Ver. <https://www.istockphoto.com/br/ilustra%C3%A7%C3%B5es/prov%C3%ADncia-de-maputo>
2. LADA - Era marca de automóvel de fabrico da União Soviética, oficialmente União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), que foram distribuídos aos dirigentes do país.



3. “My love” – Termo utilizado para descrever a forma como as pessoas são transportadas em transporte público de caixa aberta. As pessoas ficam agarradas umas as outras, assim sendo, os transportes públicos de caixa aberta são chamadas de “My love”, ou seja, “Meu amor”.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Manuel. Migração interna e o processo de urbanização. In: COMISSÃO NACIONAL DO PLANO & DIREÇÃO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Dinâmica demográfica e processos econômicos, sociais e culturais**. Maputo: Comissão Nacional do Plano & Direção Nacional de Estatística, 1990, p.72-89.

ARAÚJO, Manuel. Ruralidades-urbanidades em Moçambique. Conceito ou preconceito? **Revista da Faculdade de Letras-Geografia**. I Série. Vol XVI-XVIII, Porto, p.5-11, 2001. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/293.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2012.

ARAÚJO, Manuel. Os espaços urbanos em Moçambique. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, nº14, p. 165-182, 2003.

CARLOS, Ana Fani. Expressões sócio-espaciais da desigualdade. **Confinos** (Paris), v. 65, p. 1-15, 2024.

CARLOS, Ana Fani. Diferenciação sócioespacial. **Revista Cidades**, v. 4, p. 45-60, 2007.

CARRILHO, Júlio.; LAGE, Luís. Desafios no domínio da habitação. In: BRITO, L, et al. **Desafio para Moçambique 2010**. Maputo: IESE, p.319-322. 2009.

CASTEL-BRANCO, Nuno. Sobre a “eficácia” e “eficiência” social e financeira da política económica e as prioridades económicas e sociais. **Savana**, 07 de janeiro, p.10. 2014.

CHAVANA, Xavier. Mobilidade residencial e dinâmica da reprodução da pobreza na cidade de Maputo. II CONFERÊNCIA DO IESE “Dinâmica da pobreza e padrões de acumulação económica em Moçambique”, 22 a 23 de abril de 2009. Disponível em: <http://www.iese.ac.mz/lib/publication/II_conf/CP18_2009_Chavana.pdf>. Acesso em: 05 oct. 2025.

CHILUELE, Carlos; MACAMO, Leonardo. Pobreza e desigualdades na cidade de Maputo: o caso do Bairro Polana Caniço “A. In: DUARTE, Stela; RAIMUNDO, Inês. **Geografia em Moçambique: passado, presente e futuro**. Maputo: Educar-UP, p.115-126. 2014.

DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL EM MOÇAMBIQUE. LIÇÕES DA PRIMEIRA DÉCADA. Maputo: ANAMM, 2009.

DENZIN, Novan. K.; LINCOLN, Yvonna. S. **The Sage handbook of qualitative research**. 4. ed. Thousand Oaks, CA: SAGE, 2011.

FANON, Frantz. **Os condenados da terra**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1961.

FEIJÓ, João e RAIMUNDO, Inês Macamo. **Movimentos Migratórios para Áreas de Concentração de Grandes Projectos**. Maputo: PubliFix – Edições. 2017.

FORJAZ, J, et al. **Moçambique, melhoramento dos assentamentos informais, análise da situação & proposta de estratégias de intervenção**. Maputo: Direção Nacional de Planeamento e Ordenamento Territorial. 2006.

FRY, Peter. Culturas da diferença: sequelas das políticas coloniais portuguesas e britânicas na África Austral. **Afro-Ásia**, Salvador, v. 29/30, p. 271-316, 2004.

GENTIL, Anna. Prefácio. In: ANGIUS, Matteo; ZAMPONI, Mario (Org.). **Ilha de Moçambique: convergência de povos**. Viagino Geacomini: AIEP Editore, p.6-9. 1999.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2010.

GIL, Horácio. **“Follow up” da Habitat Agenda**. Maputo: Ministério das Obras Públicas e Habitação, 2000.

GRAHAM, Douglas; LUNDIN, Irae; FRANCISCO, Antônio; NALL, William; WALKER, Mindy; JENKINS, Paul. **Resultados da pesquisa peri-urbana básica: Maputo, Moçambique**. Ohio: Universidade de Ohio. 1991.



HANLON, Joseph. Paz sem benefício. Como o FMI bloqueia a reconstrução de Moçambique. Maputo: Imprensa Universitária da Universidade Eduardo Mondlane (Coleção nosso chão), 1997.

HARVEY, David. The right to the city. **New Left Review**, 53, 2008, p.23–40.

HONWANA, A. **Espíritos Vivos: Tradições Modernas Possessão de Espíritos e Reintegração Social Pós-Guerra no Sul de Moçambique**. Lisboa: Ela Por Ela, 1996.

LACHARTRE, Brigitte. **Enjeux urbains au Mozambique: De Lourenço Marques à Maputo**. Paris: Karthala, 2000.

LOPES, Carlos; AMADO, Filipe; MUANAMOHA, Ramos. Economia de Luanda e Maputo: olhares cruzados. In: OPPENHEIMER, Jochen; RAPOSO, Isabel. **Subúrbios de Luanda e Maputo**. Lisboa: Colibri e Centro de Estudos sobre África e do Desenvolvimento (Coleção tempo e espaços africanos).2007, p.65-103.

MALOA, Tomé; MALOA, Joaquim. A História da Economia Socialista Moçambicana. **Outros Tempos: Pesquisa Em Foco - História**, 21(38), p.399–415. 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.18817/ot.v21i38.1156>.

MALOA, Joaquim. Periferias urbanas moçambicanas e a sua nova paisagem. **e-cadernos CES** [Online], 36, 2021, posto online no dia 02 maio 2022, consultado o 13 outubro 2025. URL: <http://journals.openedition.org/eces/6845> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/eces.6845>.

MALOA, Joaquim. Globalização e transformação dos espaços urbanos periféricos em Moçambique. **AbeAfrica: Revista da Associação Brasileira de Estudos Africanas**, v. 3, p. 98-110, 2019a.

MALOA, Joaquim. A urbanização moçambicana contemporânea: sua característica, sua dimensão e seu desafio. **URBE. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, p. 1-15, 2019b.

MALOA, Joaquim. **A urbanização moçambicana: uma proposta de interpretação**. Tese. 373p. (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: USP. 2016.

MACHEL, Samora. **Desalojamos o inimigo interno do aparelho de Estado**. Discurso em áudio proferido em março de 1980.

MALAUENE, David **Alteração urbana no espaço do bairro Polana Caniço “A”**. 2005. 72p. Monografia. (Licenciatura em Geografia) – Faculdade de Letras e Ciências Sociais da Universidade Eduardo Mondlane. Maputo.

MBEMBE, Achilles. **Critique of Black reason**. Durham, North Carolina: Duke University Press.2017.

MENDES, Maria Clara. **Maputo antes da independência: geografia de uma cidade colonial**. 1979. 526 p.Tese (Doutorado em Geografia urbana) – Universidade de Lisboa. Lisboa.

MENDES, Rui. **A cidade colonial e a estruturação do território em Moçambique: a evolução urbana de Lourenço Marques/Maputo, Beira, Nampula e Porto Amélia/Pemba**. Tese. 423p. (Doutorado em Geografia). Faculdade de Letras da Universidade de Porto. Porto, 2012.

MENDES, Rui e FERNANDES, Mário. **Dicotomias urbanas em Moçambique: cidades de cimento e de caniço**.2012 [s.l.s.n] Disponível em < sigarra.up.pt/flup/en/publs_pesquisa> Acesso em: 2 out. 2025.

MOSCA, João. **Economia de Moçambique, Século XX**. Lisboa: Editora Instituto Piaget, 2005.

MOSCA, João. Pobreza, “informalidade” e desenvolvimento. II CONFERENCIA DO INSTITUTO DE ESTUDO SOCIAIS E ECONOMICOS (IESE)- “DINÂMICA DA POBREZA E PADRÕES DE ACUMULAÇÃO ECONÔMICA EM MOÇAMBIQUE”. Maputo, entre os dias 22 e 23 de abril de 2009. Disponível em:< http://www.iese.ac.mz/lib/publication/II_conf/CP34_2009_Mosca.pdf>. Acesso em: 02 de fev. 2015.

PIMENTEL,Joana da Silva.Os espaços abertos públicos da cidade de Maputo. f.124. Dissertação de mestrado em Arquitetura Pasagista.Universidade de Évora.2013.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, M.-F. Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. **Perfiles Latinoamericanos**, n.19, p. 33-56, 2001.



OPPENHEIMER, Jochen. Pobreza no contexto do ajustamento estrutural – A situação urbana em Moçambique. **CESA-ISEG**, p.123-131.2001.

RACIDE, Duamassane. Governador insurge-se contra a má qualidade de obras do FFH. **Diário de Moçambique**, sexta-feira, 13 de março 2015. Disponível em: < <http://www.diariodemocambique.co.mz/sociedade-e-politica/4582603457> >. Acesso em: 13 mar. 2015.

RAIMUNDO, Inês Macamo. **Gender, choice and Migration**: Household dynamics and urbanization in Mozambique. Tese. (Doutorado em Migração Forçada) - Faculdade de Humanidade da Universidade de Witwatersrand. Johannesburg. Johannesburg, 2009.

SAÚTE, Nelson. **Crônica de uma integração imperfeita**: o caso da privatização da gestão dos Portos e Caminhos de Ferro em Moçambique. 2010. 194p. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: USP. 2010.

SERRA, Carlos. **Em cima de uma lamina**: um estudo sobre precariedade social em três cidades de Moçambique. Maputo:Imprensa Universitária-Universidade Eduardo Mondlane, 2003.

SILVA, Arménio. **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. Santa Catarina, 2011.

SPOSITO, Maria. A gestão da diferença em cidades médias brasileiras sob fragmentação socioespacial: Maringá e Ribeirão Preto. **Ciudades**, v. 1, p. 47-71, 2025.

SPOSITO, Maria. Condição urbana periférica sob a lógica fragmentária. **Problèmes D'amérique Latine**, v. 126, p. 81-106, 2024a.

SPOSITO, Maria. Fragmentación socioespacial y urbanización contemporánea. **Estudios Socioterritoriales**, v. 35, p. 9-32, 2024b.

SPOSITO, Maria; CATALAO, Igor. Estruturação da Cidade, Desigualdades e Diferenças: Contextos e Perspectivas Analíticas em Duas Cidades Médias. **Espaço Aberto**, PPGG - UFRJ, v. 14, p. 29, 2024a.

SPOSITO, Maria CATALAO, Igor. Da metodologia de pesquisa à análise do processo de fragmentação socioespacial em cidades brasileiras. **Revista Latinoamericana de Metodología de La Investigación Social**, v. 27, p. 35-54, 2024b.

SPOSITO, Maria. Fragmentação socioespacial e consumo na periferia de São Paulo. Tlalli. **Revista de Investigación en Geografía**, v. xx, p. 56-85, 2022.

SPOSITO, Eliseu; SPOSITO, Maria. Sociospacial Fragmentation. **Mercator** (Fortaleza. Online), v. 19, p. 1-12, 2020.

TABASILY. **My Love**. Album: 100 Batota. Novas produções. Video de Matsinhe Filmes e Role Play, 2014. Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=qkpogNNxNZ4&index=9&list=RDnIgUBpaulUO> >. Acesso em: 31 out. 2015.

WELLS, Alfred. **Custo das casas nas cidades de caniço**. Relatório preliminar. Maputo: Instituto Nacional de Planejamento, 1988.