

GT-76



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

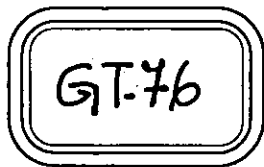
FACULDADE DE LETRAS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

**O Corredor de Desenvolvimento de Maputo: A Sua
Influência na Expansão e no Reordenamento de Ocupação
do Solo Urbano da Cidade da Matola**

Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para
obtenção do grau de Licenciatura em **Geografia** da Universidade Eduardo Mondlane

BENEFÍCIO BENEDITO MANJATE



Maputo, Setembro de 2003

O CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO: A SUA INFLUÊNCIA NA
EXPANSÃO E NO REORDENAMENTO DE OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO DA
CIDADE DA MATOLA

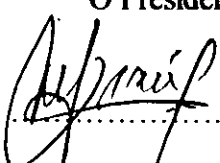
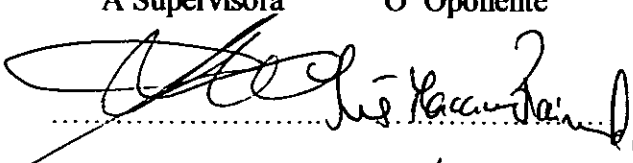
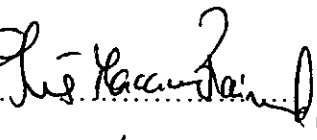
Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para obtenção
do grau de Licenciatura em **Geografia** na Universidade Eduardo Mondlane.

BENEFÍCIO BENEDITO MANJATE

Departamento de Geografia
Faculdade de Letras
Universidade Eduardo Mondlane

Supervisora: dr^a. Ximena Andrade

Maputo, Setembro de 2003

O Júri			Data
O Presidente	A Supervisora	O Oponente	
			20.09.03

F. LETAS U.E.M.

R. E. 29900
DATA 15/Outubro/03
AQUISIÇÃO Coleta
COTA GT-78

332.3

Sumário

Dedicatória	ii
Declaração	iii
Agradecimentos	iv
Resumo	v
Lista de figuras	vi
Lista de gráficos.....	vi
Lista de mapas	vii
Anexos	vii
Abreviaturas e siglas	viii
Índice.....	ix

Dedicatória

Dedico este trabalho à memória inesquecível da minha mãe Regina Rafael Mugabe, ao meu pai, aos avós, à minha filha, aos meus sobrinhos, aos meus tios, aos meus irmãos e primos, aos quais espero que lhes sirva de exemplo.

Declaração

Declaro que esta tese nunca foi apresentada na sua essência para a obtenção de qualquer grau acadêmico, entretanto, ela constitui o resultado da minha investigação pessoal, estando indicadas no texto e na bibliografia as fontes que utilizei.

Agradecimentos

Especial gratidão à minha supervisora, **Doutora Ximena Andrade**, pela sua boa vontade nos ensinamentos metodológicos durante a elaboração do trabalho. Quero também agradecer ao corpo docente da faculdade de letras em especial do Departamento de Geografia, que me transmitiu um conjunto de conhecimentos e métodos científicos. Agradeço também a toda equipa de funcionários da faculdade.

Dedico uma menção especial a todos os meus colegas de turma de curso de Licenciatura em Geografia, em especial Beatriz Matias, Jaime Chaúque, Dulce Matsimbe, Luis Chunguane, Micas Mechisso e outros colegas de martírio que juntos passamos os melhores e os maus momentos da carreira estudantil.

Ao senhor Artur Branquinho, da empresa Portos e Caminhos-de-ferro – E.P, a Senhora Cecília Cossa da Matola Cargo Terminal, Jossias do CMCM, que sempre sentiram que um homem/mulher, tem o direito de se formar e, a todos que me tem como querido.

Aos Engenheiros Basílio e Chilaúle da Administração Nacional das estradas e tantos outros profissionais da área das estradas que dispensaram parte da sua agenda para me concederem entrevista, acompanhamento no trabalho do campo e pelo apoio material e moral por eles fornecido.

A finalizar agradecer ao NET - Faculdade de Letras, em particular a Fundação Kellog pelo apoio financeiro que tornou realidade a realização do presente trabalho.

Resumo

O presente trabalho com o título; O CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO; A SUA INFLUÊNCIA NA EXPANSÃO E NO REORDENAMENTO DE OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO DA CIDADE DA MATOLA, tem como finalidade a obtenção do grau de Licenciatura em Geografia.

Neste trabalho, o autor procura estudar a influência/contributo do Corredor de Desenvolvimento do Maputo (CDM), na organização do espaço urbano da cidade da Matola, assim como o seu contributo na criação de postos de trabalho aliviando a cidade do desemprego e da extrema pobreza.

Constatou-se que o Corredor de Desenvolvimento de Maputo, em particular a Estrada Nacional número quatro (EN4), modernizou em grande medida as áreas por onde este passa (os bairros atravessados) e contribuiu para o surgimento de novos bairros, como resultado de reassentamento das populações, denominado respectivamente de reordenamento e expansão da área urbana da cidade da Matola. Daí que, a partir do CDM, organizou-se tanto os espaços urbanos, assim como as áreas com características francamente rurais pertencente ao perímetro da cidade da Matola e criou-se um conjunto de pequenas e médias empresas e as que já existiam viram as suas actividades a crescerem devido ao aparecimento da EN4.

No entanto, a influência do CDM, tem vantagens e desvantagens, sendo mais predominantes as vantagens. Entre as situações de desvantagens, temos o aumento de tempo para a travessia das vias por causa das pontes aéreas, a redução dos acessos a estrada EN4, os custos adicionais para os residentes devido a portagem e a grande pressão para as vias alternativas para o acesso a capital do país, acelerando a degradação destas vias.

Lista de figuras

Figura 1 – Vista de uma passagem aérea – Trevo.....	17
Figura 2 – um aspecto das duas faixas da EN4.....	17
Figura 3 e 4 – aspecto moderno e tradicional da unidade “F”.....	19
Figura 5 – bairro precário – Trevo.....	22
Figura 6 – Casas típicas no bairro de Cobe.....	30
Figura 7 – vista dum a rua de acesso ao bairro de Cobe.....	30
Figura 8 – Terminal de transporte semi-colectivo de Cobe.....	31
Figura 9 – Escola em construção (foto 1) e área reservada (foto 2).....	32
Figura 10 – Condomínio de Tchumene.....	33
Figura 11 – Rua fechada na avenida Abel Baptista.....	35
Figura 12 – Sistema de drenagem.....	35
Figura 13 – Portagem de Maputo.....	45
Figura 14 – Estação de serviço.....	45

Lista de gráficos

Gráfico 1 – Distribuição comparada das casas construídas no âmbito de CDM.....	27
Gráfico 2 – Distribuição de infra-estruturas nas áreas de reassentamento.....	33
Gráfico 3 – Resumo das receitas da MCT (em 1000 Mt) – 1996 – 2001.....	43
Gráfico 4 – Evolução dos manuseamentos da carga nos portos do Maputo e Matola – 1992 – 2001 (em 1000 toneladas).....	44

Lista de mapas

Mapa 1 – Localização da cidade da Matola.....16

Mapa 2 – Áreas abrangidas pela EN4 (áreas de reassentamento e reordenadas) – anexo 2

Anexos

Anexo 1 – Tabelas

Anexo 2 – Mapa 2

Abreviaturas e siglas

- ANE - Administração nacional das estradas
- CCI – Comité Coordenador Interino para o Corredor de Desenvolvimento de Maputo
- CDM – Corredor de Desenvolvimento de Maputo
- CMCM - Conselho Municipal da cidade da Matola
- DINAGECA – Direcção Nacional de Geografia e Cadastro
- EDM – Electricidade de Moçambique
- EN4 – Estrada Nacional Número 4
- GPS - Global Position System
- Mcel – Moçambique Celular
- MCT – Matola Cargo Terminal
- MINED – Ministério de Educação
- MOZAL – Mozambique Aluminium
- PMM's – Pequenas e médias empresas
- SATCC – Southern Africa Transport Coordination Conference
- TDM – Telecomunicações de Moçambique
- TRAC – Trans African Concession



Índice

Capítulo I.....	1
INTRODUÇÃO.....	1
1. OBJECTIVOS DO TRABALHO.....	3
1.1. Objectivo Geral.....	3
1.2. Objectivos Específicos	3
2. PRESSUPOSTOS.....	3
3. JUSTIFICAÇÃO	4
4. METODOLOGIA.....	5
5. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	7
Capítulo II.....	14
CARACTERÍSTICAS GERAIS	14
1. SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DA ÁREA DE ESTUDO - SUAS RELAÇÕES COM O CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO	14
2. BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE A ESTRADA NACIONAL Nº 4 (MAPUTO/WITBANK).....	17
3. ÂMBITO DE SURGIMENTO DO PROJECTO	18
Capítulo III.....	19
CIDADE DA MATOLA ANTES DO CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO.....	19
1. BAIRROS ATRAVESSADOS PELA ESTRADA MAPUTO – WITBANK.....	19
2. CARACTERÍSTICAS DOS BAIRROS NAS DUAS AVENIDAS	20
2.1. Bairros atravessados pela EN4 na avenida ABEL BAPTISTA.....	20
2.2. Bairros atravessados pela EN4 na avenida da NAMAACHA.....	21
3. O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO.....	23
3.1. As Expropriações na área da cidade da Matola	23
3.2. Procedimentos de Transferências e Expropriações.....	24
3.3. População Afectada (número de famílias/pessoas deslocadas ou transferidas) .	24
3.4. Bairro de Matola Gare (bairro de Cobe) – Situação Anterior ao Projecto e as Indemnizações	28

Capítulo IV.....	29
AS NOVAS OCUPAÇÕES DE SOLO NA CIDADE DA MATOLA	29
1. CONSTRUÇÃO NAS ÁREAS DE REASSENTAMENTO - BAIRRO DE COBE... 29	
2. INFRA – ESTRUTURAS BÁSICAS (OBRAS DE BÊNEFICIAÇÃO) NAS ÁREAS REASSENTAMENTO.....	30
3. AS ÁREAS DE EXPANSÃO URBANA - NOVOS BAIRROS QUE SURGIRAM COM O PROJECTO CDM.....	33
4. AS ÁREAS DE REORDENAMENTO – TRANSFORMAÇÕES AO LONGO DOS BAIRROS ANTIGOS.....	35
5. SITUAÇÃO DA POPULAÇÃO NAS NOVAS ÁREAS DE REASSENTAMENTO (BAIRRO DE COBE).....	36
Capítulo V	39
1. O CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO COMO PÓLO DE CRESCIMENTO E ELEMENTO NA ORGANIZAÇÃO DE ESPAÇO	39
2. INFRA-ESTRUTURAS QUE SURGIRAM E/OU CRESCERAM AS SUAS ACTIVIDADES COM O CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO	42
Capítulo VI.....	47
CONCLUSÃO	47
BIBLIOGRAFIA.....	50
ANEXOS	52

Capítulo I

INTRODUÇÃO

A cidade é uma componente do meio geográfico. É um dos resultados mais patentes da transformação do meio natural pela sociedade ou melhor da construção social do espaço. Destacando-se dentro dos seus limites as maiores concentrações espaciais da população.

A localização da cidade e a forma de organização da sua área de influência marca o meio natural pelo aparecimento de uma rede de infra estruturas ao serviço dos habitantes que nela vivem, que caracterizam uma área urbana.

Um dos maiores problemas das cidades de muitos dos países do Terceiro Mundo, em particular as cidades africanas é a existência dentro do mesmo espaço da cidade e da área urbana, de duas situações bem diferentes; meios sociais que mostram lado a lado, o moderno e o tradicional, o excessivamente luxuoso e o paupérrimo; os bairros ricos ao lado de extensos bairros não estruturados e desordenados¹.

A cidade de Matola não fugindo a regra apresenta estes dois cenários onde ao lado dos bairros com imóveis modernos e luxuosos que indicam o elevado nível económico da população. Encontra-se separado do anterior, geralmente sem parâmetros claros, o surgimento de bairros bem diferentes, correspondendo aos bairros não estruturados e desordenados que não cessam de expandir devido ao fluxo de populações vindas do campo, em busca de melhores condições de vida; da segurança (no passado recente); por outro lado, faltam recursos; duas ou mais famílias vivem no mesmo terreno nestes

¹ Entende-se por bairros não estruturados e desordenados, situações de bairros ou áreas urbanas que não obedeceram nenhum critério de ordenamento urbano no acto da sua construção.

bairros, o que por sua vez provocou a desorganização dentro do espaço urbano. Portanto, este fenómeno observa-se também nos sectores estruturados e ordenados da cidade da Matola.

Com o surgimento do Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM), que de alguma forma quando aproveitado na integra poderá influenciar as transformações nas áreas por onde este passa, assim como nas da sua influência em particular na área urbana e pelo perímetro da cidade da Matola cujas transferências de populações nas áreas próximas da Estrada Nacional Número Quatro (EN4) implica a criação de novas condições para essa população nas áreas de reassentamento.

Neste trabalho a área espacial de estudo seleccionada, corresponde aos bairros urbanos atravessados pela EN4 (Witbank- Maputo) e aos bairros de reassentamento das populações transferidas durante as obras de construção e melhoramento da estrada na cidade da Matola, pertencente à Província do Maputo.

A escolha do tema, obedeceu ao interesse de estudo que tem para o conhecimento geográfico o significado da influência na reorganização do espaço, a criação de infraestrutura, como no caso de EN4 (estrada Witbank- Maputo), que de alguma maneira pode convergir com a colocação dos conteúdos da "teoria" dos pólos de crescimento.

1. OBJECTIVOS DO TRABALHO

O presente trabalho tem como objectivos os seguintes:

1.1. Objectivo Geral

- Avaliar a influência do Corredor de Desenvolvimento de Maputo na expansão e no reordenamento de ocupação do solo urbano da cidade da Matola.

1.2. Objectivos Específicos

- Identificar e caracterizar áreas de expansão e de reordenamento na cidade da Matola.
- Avaliar as condições de vida das populações nas novas áreas de ocupação de solo, comparativamente às condições anteriores.
- Analisar como é que o Corredor de Desenvolvimento de Maputo se assume como pólo de crescimento dentro dos limites do Município da Matola.

2. PRESSUPOSTOS

- Os Corredores de Desenvolvimento contribuem significativamente para a Expansão da área urbana nas regiões por onde estes passam e, nas da sua influência, sobretudo nas cidades, vilas ou nas suas proximidades.
- Os Corredores de transportes são um conjunto de infra-estruturas que contribuem para a promoção (crescimento) de outras de infra-estruturas económicas e sociais nas regiões sob a sua influência.
- Os Corredores de desenvolvimento, na prática funcionam como um verdadeiro pólo de crescimento, fundamentalmente na expansão (centrípeta e centrífuga)

urbana, para certas cidades e outros povoamentos localizados na área de sua influência.

3. JUSTIFICAÇÃO

- O Corredor de Desenvolvimento de Maputo pode em grande medida contribuir para a expansão da área urbana do Município da Matola, através da alteração e incremento de infra-estruturas nas áreas por onde este passa, assim como nas áreas de reassentamento das populações transferidas devido às obras de construção e melhoramento da auto - estrada Maputo – Witbank (e noutras áreas de influência directa ou indirecta).
- Este fenómeno que ocorrendo pode ter efeitos (positivos/negativos) na melhoria das condições de existência das populações do Município, através de criação de novas áreas de emprego, em sectores de actividade ligados ao Corredor ou atraídas pelo Corredor, reduzindo assim os índices de desemprego na maioria dos Municípios da Matola. É importante ter em conta que o Corredor de Maputo envolve um conjunto de projectos económicos e sociais visando a melhorar a condições de existência das populações.
- Os corredores são criados essencialmente para a promoção do desenvolvimento das regiões onde estão situados. No âmbito do projecto do Corredor de Desenvolvimento de Maputo (CDM) foram concebidos outros projectos: a reabilitação das infra-estruturas de transporte e comunicação; reabilitação das estâncias turísticas degradadas e promoção das existentes.

4. METODOLOGIA

Os métodos de estudos seleccionados foram os seguintes:

Revisão bibliográfica - Segundo Gil (1989), “a vantagem deste método reside no facto de permitir a cobertura de uma gama de fenómenos muito mais ampla do aquela que poderia pesquisar directamente (...)”, e não podendo percorrer o corredor passo a passo este apresenta-se como completo para a recolha de informação de base, esclarecimento de conteúdos e consolidação dos conceitos. Entretanto, já existe alguns estudos feitos sobre o corredor, bem como sobre as relações espaciais que este estabelece.

Instrumentos e técnicas cartográficas – utilizaram-se os mapas temáticos com a finalidade de ilustrar a localização do Corredor e das áreas abrangidas pelo mesmo, bem como os resultados das observações realizadas.

Método comparativo - permitiu a observação do comportamento dos fenómenos geográficos (transformações físicas, económicas e sociais) antes e depois da criação do corredor nas áreas de procedência e reassentamento das populações. Para tal efeito foram utilizadas as técnicas de:

Foto-interpretação com o intuito de verificar as mudanças operadas no tempo e no espaço na área de estudo em dois períodos diferentes (antes e depois da criação do corredor) nas diferentes áreas da cidade da Matola.

Trabalho de campo - consistiu na observação directa dos fenómenos e a confirmação no terreno dos dados recolhidos no gabinete e mediante dois instrumentos de recolha

de informação. Entrevistas de roteiro informal orientadas à informadores chaves de entre eles a destacar; O Conselho Municipal da Matola (Departamento de Transportes e de Urbanização) e Administração Nacional de Estradas (Departamento Técnico ligado ao Corredor de Desenvolvimento de Maputo) e entrevistas de roteiro formal dirigidas, que foram aplicadas a uma amostra de 77 agregados familiares (unidade de observação) nos dois sectores que compõem a área espacial de estudo, sendo 45 na área de expansão (no bairro de Cobe) e 32 nas áreas reordenadas (nos bairros de transferência das populações). O grupo alvo foi seleccionado entre qualquer membro adulto destes agregados. Este processo foi acompanhado pela digitalização dos principais fenómenos observados no terreno para a sua representação cartográfica.

Importa referir que o tamanho da amostra para o presente trabalho, no início era de cem (100) agregados familiares (sendo 50 agregados para as áreas de reassentamento (Bairro de Cobe) e 50 agregados para as áreas reordenadas), na base do número de agregados familiares reassentados ser trezentos (300), daí se considerar um terço (1/3) deste universo ser mais que representativo, no entanto, dada a fraca colaboração da população só apenas trabalhou-se com setenta e sete (77) agregados familiares.

Os 77 agregados familiares correspondem por um lado as unidades de observação nas áreas de reassentamento e por outro, às áreas reordenadas. Esta divisão entre os dois tipos de áreas corresponde a duas realidades: uma parte de agregados familiares foi transferida para o bairro de Cobe e a outra permaneceu no local; contudo, todos agregados foram abrangidos pelo projecto, tornando-se necessário auscultar as sensibilidades das duas unidades espaciais (reassentamento e reordenamento).

No trabalho de campo, no contexto dos questionários se utilizou um mapa de localização e mapas temáticos dos transportes e urbanização da Matola. O trabalho do campo contou com a colaboração de dois técnicos da Administração Nacional de Estradas ligados ao gabinete técnico do Corredor de Desenvolvimento de Maputo (responsáveis pelo processo de transferências e reassentamento da população nas cidades de Maputo e Matola).

O método estatístico - este método, de tendência central, foi utilizado para analisar a informação fornecida pelo Departamento de Estatística da empresa Portos e Caminhos de Ferro - EP e pela empresa Matola Cargo Terminal.

5. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Segundo o relatório da SATCC (2001: 6) há um ditado dos planificadores de auto - estradas que diz que “todos os países pagam por uma boa rede de estradas independentemente de terem uma ou não”. Com efeito, a não criação e manutenção de uma boa rede viária fica mais onerosa comparativamente com a criação e manutenção duma tal rede.

O “custo” de não criação dessa rede toma a forma de combinações de oportunidades económicas perdidas, elevados custos de operação de viaturas, o valor perdido em termos de tempo gasto pelos passageiros e custos excessivos de manutenção e reabilitação de estradas.

No concernerente ao conceito corredor de desenvolvimento o comité coordenador interino para o Corredor de Desenvolvimento de Maputo, afirma que “o conceito não é novo. As questões regionais ligadas à planificação e desenvolvimento económico

levaram os governos em todo o mundo a seguirem estratégias para aglutinarem as áreas geográficas com interesses comuns. A diversidade de desenvolvimento já existente e os ainda em carteira reflecte à diversidade das condições geográficas e socio-económicas em que aqueles funcionam. Não obstante em todos os casos as divisões políticas dos governos locais, regionais ou nacionais tornaram-se cada vez menos importantes assim o espírito de cooperação com o fito de atingir um objectivo comum” (CCI, 1996:1).

No sentido mais lato, um Corredor de Desenvolvimento é uma ligação geográfica estabelecida com base numa política específica com o propósito expresso de propiciar o desenvolvimento económico em determinadas regiões. Os Corredores de Desenvolvimento poderão assumir diversas formas, porém, quase sempre circunscrevem-se àquela área geográfica linear dividida por uma rota nuclear de infra-estrutura ou com potencial para a sua criação. Estas infra-estruturas permitem o acesso a pontos existentes em ambas as extremidades ou no interior do corredor e, de modo geral, constitui um elo de ligação chave para a promoção do desenvolvimento ao longo do Corredor.

É frequente fazer-se investimentos para a melhoria ou a construção de novas estradas principais, linhas-férreas, gasodutos e oleodutos ou infra-estruturas de comunicações destinadas a aumentar as oportunidades existentes dentro do Corredor (CCI, 1996:7).

Ao conjunto de elementos, determinados pelas actividades desenvolvidas com a participação do Corredor de Maputo pode-se considerar como uma actividade



“motriz”. Segundo Perroux, citado por Corágio² (1973) “ a actividade motriz constitui um Pólo-para-a-região, que será de crescimento ou de desenvolvimento (...) da mesma”.

Segundo Derruau (1973: 172), “a marca da via não se limita à sua implantação. A via faz com que surjam casas; cria ou modifica aglomerados. Como referiu R. Capot-Rey, as habitações “como soldados da guarda real”, “formam alas” à passagem da estrada (.....)”.

Pela sua parte, Richardson (1986:127), “define um pólo de crescimento como um conjunto de indústrias fortemente interrelacionados através de incremento de input-output ao redor de uma indústria líder capaz de gerar um crescimento dinâmico tanto na industria como nos seus sectores interdependentes crescem mais rapidamente que o resto da economia devido a uma tecnologia avançada e uma taxa inovadora alta (.....). Esta definição corresponde mais ou menos a um pólo funcional”.

Segundo Coragio (1973), “ se num subsistema regional se insere uma nova actividade motriz, esta suscitará sobre o sistema uma série de efeitos parciais positivos e negativos.”

Ainda adianta que na medida que tais efeitos se concentram no subsistema constitui um Pólo-para-a-região que será de crescimento ou de desenvolvimento segundo o nível e a qualidade dos seus efeitos sobre as estruturas preexistentes da mesma.

Termina afirmando que na medida que os efeitos positivos estão sujeitos a importantes filtrações faz o resto do sistema que os seus efeitos negativos estão

² Seminário internacional sobre a planificação regional y urbana, Chile 1974.

relativamente mais concentrados no subsistema, se dirá que a actividade constitui um enclave-na-região.

Para Antunes (1996:141) “o crescimento do espaço urbano processa-se em duas fases: centrípeta (ou concentração) e a centrífuga (ou desconcentração). Na primeira, regista-se uma crescente acumulação da população e de actividades económicas no interior do perímetro urbano. Na segunda, uma parte da população e de actividades económicas abandonam progressivamente o interior das cidades para se fixarem na sua periferia”.

De acordo Fleith e *et al* (1991:10) Normalmente associa-se Urbanismo apenas às intervenções concretas no espaço das cidades, tais como a abertura de ruas, a construção de parques, organização do tráfego de veículos, o planeamento de novas áreas de ocupação. No entanto, para toda a intervenção concreta de urbanismo, uma ampla análise da cidade e das relações que nela se travam deve ser feita envolvendo o conhecimento de todo o seu intrincado “funcionamento”. Assim cria-se um corpo teórico que subsidiará as formas de actuação no seu espaço. Isso é necessário para adaptar as intervenções à realidade e controlar os impactos que irão provocar.

Continuando o pensamento de Fleith e *et al* (1991), estudando a cidade, o urbanismo procura orientar as actividades e relação que nela se desenrola, seja as mais imediatas – altura dos edifícios, as linhas de transportes, a localização de escolas, Hospitais ou os subsistemas de água e esgotos – sejam as mais complexas, como a solução mais adequada à determinada comunidade que tem peculiaridades culturais e sociais ou o questionamento da cidade como forma de organização da sociedade.

Segundo Vesentín (1992:175) “a urbanização não consiste no crescimento das cidades. Para que ela ocorra é necessário que o crescimento da cidade seja maior que o do campo (...). O crescimento das cidades não tem limites, podendo continuar indefinidamente. A urbanização, no entanto, tem limites (...). A Urbanização, na realidade é um aspecto espacial ou territorial resultante das modificações sociais e económicas”.

De acordo com vários autores, o processo de urbanização nos países do terceiro Mundo iniciou-se há pouco tempo, em geral após 1945, mas ocorre actualmente num ritmo bastante intenso. Todavia, essa urbanização não é semelhante ao exemplo clássico do primeiro Mundo, já que não é acompanhado de igual ritmo de industrialização. É claro que alguns mais, outros menos, esses países também se estão industrializando; mas tal industrialização não acompanha quanto à criação de novos empregos, o intenso ritmo de urbanização.

A saída de pessoas de campo para a cidade, nos países subdesenvolvidos, não se dá pela mecanização das actividades agrícolas e pela oferta de empregos urbanos, mas sim pela crise no campo e na esperança de encontrar melhores condições para a sua existência (Vesentín, 1992).

Um dos factores que explicam as diferenças entre as sub regiões é: “as cidades são tanto mais importantes quanto mais numerosas forem as vias de comunicação existentes pelo que não é de estranhar que as principais cidades estejam ligadas aos portos marítimos, às principais vias fluviais, ferroviárias e rodoviárias” (Araújo, 1997:150).

Para Santos (1985:36), se o conjunto de países subdesenvolvidos conhece um aumento demográfico notável, qualificado como “explosão demográfica”, a população urbana tem uma taxa de crescimento bem superior à do conjunto da população. A razão desta diferença é simples, enquanto a população não urbana cresce quase unicamente devido ao excedente dos nascimentos sobre os óbitos, a população das cidades recebe um contingente migratório maciço que é, pela sua amplitude, um fenómeno característico dos países subdesenvolvidos.

Limonad (1991:101) mostra a influência que o desenvolvimento tecnológico tem no espaço e no modo de vida urbano “Com o desenvolvimento tecnológico, o tempo ganha uma nova dimensão que possa interferir não só nos processos de trabalho, senão, também, no modo de vida, ganhando maior intensidade e velocidade, transformando-se em outro espaço de vida: o urbano como o conhecemos; a grande cidade (...).”

Por outro lado, falar de urbano ou urbanizar, implica introduzir no espaço, pela acção da sociedade algo que antes não existia. É transformar as relações sociais de produção, é organizar este espaço na forma particular, é um modo de vida quotidiano, não somente como cultura, senão também quanto a satisfação das necessidades intrínsecas do viver no urbano. Quanto as relações quotidianas que as pessoas estabelecem entre si e o meio onde vivem, quanto à estratégias de reprodução e sobrevivência que configuram as condições de existência de grandes porções da população.

Seguindo este fio de pensamento pretende-se saber o contributo da EN4 nas condições de existência e modo de vida população da Cidade da Matola, respeitando o princípio

de que “o objectivo de qualquer planeamento nas áreas urbanas é o de melhorar as condições de existência dos habitantes da mesma³”

Ainda Lemonad (1991:114), quanto aos conceitos “condições de existência e meio de vida”, diz que as “condições de existência” se definem pelo tipo e grau de inserção no mercado de trabalho, formal ou informal; referindo-se, pois, directamente à situação material dos indivíduos e conforme o seu quadro de possibilidades e o desenvolvimento das suas potencialidades. Podendo se observar que as condições de existência estão relacionadas com o modo de vida e que o “meio de vida” se refere ao nível de satisfação das necessidades básicas e as possibilidades de alcance dos indivíduos em relação directa com a situação material e o seu rendimento, desta forma é determinado pelas condições de existência. Para terminar, o “modo de vida” se refere a inserção socioculturais dos indivíduos no sistema, constituindo o sistema destes três conceitos “configuram o quadro de necessidades básicas” (Limonad, 1991:115).

³ Textos de apoio da cadeira de Planeamento Urbano

Capítulo II

CARACTERÍSTICAS GERAIS

1. SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DA ÁREA DE ESTUDO - SUAS RELAÇÕES COM O CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO

A área espacial de estudo, corresponde aos seguintes sectores da cidade da Matola: bairros da cidade da Matola por onde passa EN4 (Maputo – Witbank) e os bairros ou área de reassentamento das populações transferidas das proximidades da EN4 devido às obras ampliação da via e outras infra estruturas ligadas ao Corredor de Desenvolvimento de Maputo. Contudo é importante que se faça a localização geográfica da cidade da Matola e Geográfica do Corredor de Desenvolvimento de Maputo.

De acordo com a resolução 8/86 de 26 de Junho, citada pelo plano de estrutura para a cidade da Matola (1989). A cidade da Matola é a capital administrativa da província de Maputo. Ela situa-se na parte Sul da Província do Maputo e tem como limites:

Norte e Noroeste – Distrito da Moamba

Oeste e Sudeste – Distrito de Boane

Este - Cidade do Maputo

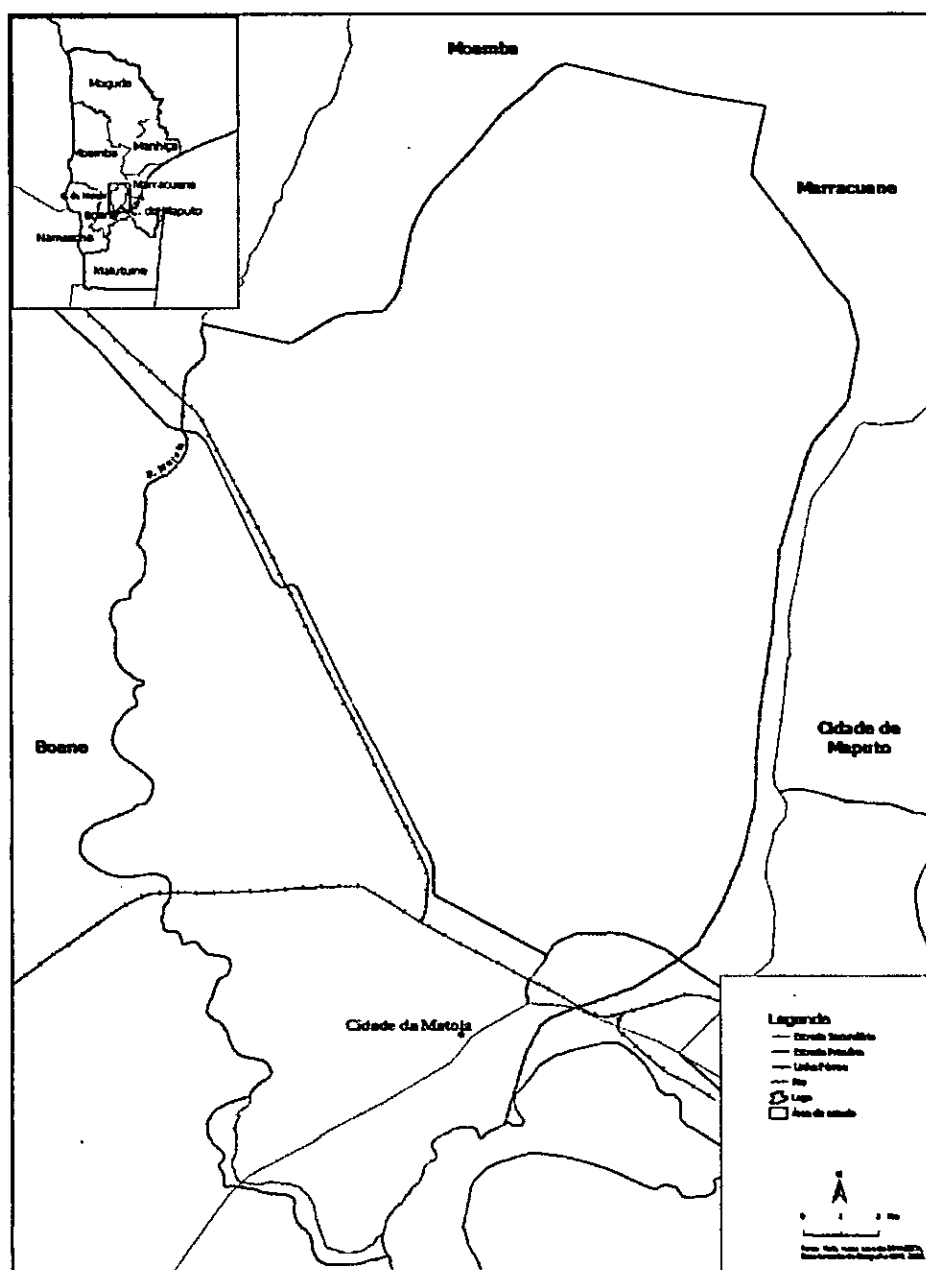
Nordeste – Distrito de Marracuene

Sul – Confluência do rio Matola e do estuário Espírito Santo

Matola é classificada como cidade de Nível “C” (INPI, 58-59), é no entanto, a terceira mais populosa do país, com cerca de 806 179 habitantes e de longe a mais

industrializada. Segundo INE (1997:3-4), esta cidade é composta por três postos administrativos, a saber: Matola, Machava e Infulene estes subdivididos em 41 bairros assim distribuídos: 13 no da Matola; 16 no do Infulene e 12 no da Machava (vide mapa 1).

Mapa 1. Situação Geográfica da Cidade da Matola



Segundo o CCI (1986:6), a cidade da Matola na definição Geográfica do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, corresponde, a região do Corredor principal – composta pelas Infra estruturas de transportes e comunicações (EN4, EN2, caminhos de ferro e telecomunicações) que ligam Witbank e Maputo, incluindo os principais centros urbanos situados ao longo do seu percurso (Vide mapa 2, em anexo).

2. PRINCIPAIS CONSIDERAÇÕES SOBRE A ESTRADA NACIONAL Nº 4 (MAPUTO/WITBANK)

A estrada Maputo/witbank, também designada EN4 é uma estrada que liga as regiões Moçambicana e Sul-africana, de Maputo a Witbank respectivamente. Tem uma extensão de 535 km dos quais 423 km no território Sul-africano e 112 km no território Moçambicano, sendo 35 km em nova construção e 77 km reabilitação. Portanto, a cidade de Matola encontra-se nas duas situações na sua totalidade.

É uma estrada com cinco portagens, três das quais no território Sul-africano e as duas restantes em Moçambique. A travessia da estrada na área urbana é feita através de pontes aéreas

Figura 1. Vista Parcial da Passagem Aérea do Trevo

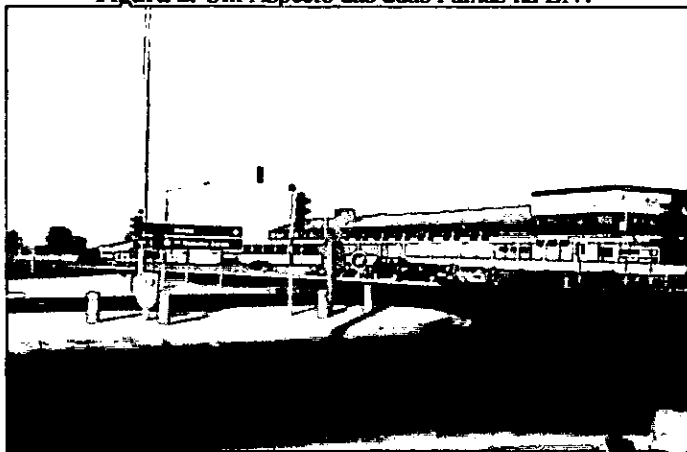


Fonte: Foto do Autor.

(vide fig.1), enquanto que nos espaços rurais foram materializados portões localizados em pontos estratégicos.

Segundo o engenheiro Basílio⁴, em áreas urbanas, a Estrada Nacional Número Quatro (EN4) tem duas faixas com um separador físico, sendo cada faixa constituída

Figura 2. Um Aspecto das duas Faixas na EN4



Fonte: Foto do Autor.

por duas vias. Por outro lado, fora das áreas urbanas tem uma única faixa com duas

⁴ Eng.º. Basílio Chefe do departamento do CDM na ANE.

vias excepto nas cidades de Matola (Vide fig. 2), Maputo e Vila de Ressano Garcia. Assinala-se o facto de a estrada não atravessar nenhuma localidade.

3. ÂMBITO DE SURGIMENTO DO PROJECTO

Segundo Comité Coordenador Interino para o Corredor de Desenvolvimento de Maputo — CCI (1996), o projecto de construção da estrada Maputo/Witbank, surge da necessidade de incrementar a ligação rodoviária entre Moçambique e a África do Sul. Esta estrada com portagens aparece como primeira experiência em Moçambique.

A estrada permite um escoamento rápido e seguro das mercadorias entre os dois países, bem como entre a África do Sul e outros países através do porto do Maputo, dada as condições geográficas favoráveis no território Moçambicano, a sua localização, assegurar o escoamento de produtos da fábrica MOZAL e do resto da Indústria da Matola. O projecto, em parte, visa a promoção do desenvolvimento das áreas rurais, criar oportunidades de emprego e a abertura de negócios às pessoas menos favorecidas.

Capítulo III

CIDADE DA MATOLA ANTES DO CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO

1. BAIRROS ATRAVESSADOS PELA ESTRADA MAPUTO – WITBANK

Segundo as constatações no campo e confirmadas pelas autoridades municipais, a EN4 (estrada Maputo – Witbank), na área da cidade da Matola, abrange 12 bairros urbanos, a destacar: Tchumene, Tsalala, Malhampsene, Mussumbuluko, Matola “A, B, C, D, F, J”, Fomento e Trevo. Nestes bairros, o moderno e, muitas das vezes ligados aos sectores de altos rendimentos, e os bairros de construção precária, denominados “pobres”, correspondente aos espaços de habitação tradicional das cidades do Terceiro Mundo. E que segundo Vesentin, (1992) encontram-se grandes contrastes entre o moderno e o tradicional, ou entre os bairros ricos e bairro pobres dentro da mesma área (vide fig. 3 e 4 moderno e o tradicional).

Figuras 3. Aspecto Moderno - Unidade F



Figura 4. Aspecto Tradicional - Unidade F



Fonte: Fotos do Autor

Para as autoridades municipais e da administração nacional de estradas, a área da cidade da Matola atravessada pela EN4, apresentava duas vias com características bem distintas, a saber:

Primeiro temos a antiga “avenida Abel Baptista” no troço que vai desde a empresa Salvador Caetano até um pouco depois da empresa Têxtil de Lourenço Marques

(TEXLOM), cuja construção não tinha chegado ao fim dado que até essa altura se tinha construído uma única faixa de rodagem numa estrada concebida para quatro faixas. Portanto, o conjunto de todas as obras que deviam constituir esta avenida não foi realizado devido à sua interrupção. Na antiga via, era notória a falta de sistemas de drenagem das águas pluviais, e sinalização rodoviária o que dificultava a vida dos residentes da área com particular incidência no período das chuvas. De todas as maneiras, cabe reconhecer que os problemas citados se alastravam para além da área da estrada, abrangendo todos os bairros nas suas proximidades.

Em segundo lugar, a antiga auto-estrada da Matola, também designada avenida da Namaacha. Este troço estende-se desde o cruzamento para a TEXLOM (Vulgarmente chamado Ceres) até a área da central térmica do Maputo (parte que separa a cidade da Matola com o Município do Maputo. Esta parte da estrada era tida como concluída, mas, com algumas imperfeições nos seus acabamentos (falta de sistemas de drenagem na maioria do seu percurso).

2. CARACTERÍSTICAS DOS BAIRROS NAS DUAS AVENIDAS

Segundo as constatações observadas no campo e, confirmadas pelas autoridades municipais da Matola, pode-se dividir estes bairros segundo a sua localização em relação a estas duas principais vias na Estrada Nacional Número Quatro (EN4):

2.1. Bairros atravessados pela EN4 na avenida ABEL BAPTISTA

A maior parte das áreas nos bairros atravessados pela Estrada Nacional Número Quatro (EN4) na avenida Abel Baptista, eram consideradas como partes antigas da cidade da Matola, a especialmente construída antes da independência, que apresenta

parcelamento e ordenamento bem estruturado. Estes espaços estão constituídos maioritariamente por quintas e casas construídas com material convencional⁵. Havendo contudo, uma parte nova com parcelamentos e arruamentos novos onde apesar da situação anterior, dificilmente se notam as ruas e talhões que são os bairros novos tais como; Mussumbuluko, Malhampsene, Tchumene, Matola "J, B", onde predomina a desorganização e anarquia total, constituído por novos assentamentos resultantes da pressão populacional como consequência do último conflito armado.

Quanto à planta urbana, segundo o modelo das ruas, é ortogonal, também designada planta em quadrícula ou em xadrez. Segundo Araújo (1997: 75), este é o traçado urbano característico dos colonos Anglo - Saxões quando se instalaram na América do Norte, na Austrália e em África (...), adoptada por outras potências colonizadoras tais como França, Portugal e Bélgica.

Esta área sofreu poucas movimentações da população, verificando-se pequenos movimentos populacionais nas áreas pouco depois da TEXLOM (Tchumene e Malhampsene). Entretanto, a estrada afectou apenas as quintas que viram os seus espaços reduzidos pelas obras de remodelação e ampliação da EN4.

2.2. Bairros atravessados pela EN4 na avenida da NAMAACHA

Para as autoridades municipais e da Administração Nacional de Estradas (ANE), a maior parte da área abrangida pela EN4 é uma área reservada à expansão industrial. Entretanto, foi ocupada ilegalmente pela população durante o último conflito armado, convertendo-se em espaço não estruturado da cidade da Matola.

⁵ Refere-se a blocos, cimento, chapa de zinco, telhas, etc.

Estes bairros são na sua maioria de construção precária, embora, se localizem em áreas próximas da parte moderna (estruturada) da cidade da Matola, onde as dificuldades para os seus residentes eram e continuam difíceis. Particularmente observa-se a falta de serviços básicos para a população, tais como: água canalizada, energia, escolas, precárias condições saneamento do meio. Portanto, em termos de serviços há uma dependência dos bairros desordenados dos bairros ordenados.

Não existe nenhum plano para urbanizar esta área, mas apenas orientação das populações para novas áreas pois, trata-se de espaços reservados exclusivamente à indústria. Por conseguinte,



Fonte: Foto do Autor

foi nesta área onde houve as movimentações da população estimada em cerca de trezentas (300) famílias só na área da cidade Matola.

Em termos de características urbanas, tanto na parte da avenida Abel Baptista, como na da Namaacha, nas partes antigas dos bairros é evidente o aspecto propriamente urbano, enquanto que nas partes novas há muito pouco de urbano, trata-se de espaços ocupados sem ruas definidas e sem qualquer infra-estrutura urbana, apenas situam-se as residências precárias da população (vide fig. 5).

Quanto a planta urbana na maior parte dos espaços ordenados predomina a planta em quadrícula ou em xadrez, que é típico da maioria das cidades que foram colónias inglesas, portuguesas e outras potências coloniais.

Segundo Araújo (1997: 79), “as funções industrial, comercial, turística e financeira, que são fundamental e directamente económicas, não podem ser totalmente dissociadas, pois, não se concebe a indústria ou comércio sem actividades financeiras assim como o turismo (.....). Por outro lado, estas actividades originam a concentração de pessoas o que faz desenvolver a função residencial e de prestação de serviços”.

Pela natureza e características de grande parte da cidade da Matola, concordando com o autor acima citado e vários autores de urbanismo, a cidade tem uma função residencial, como consequência da sua localização na área industrial (esta que seria a função primária de qualquer centro urbano).

3. O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO

O processo da implantação do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, abrangeu quatro passos, a saber:

3.1. As Expropriações na área da cidade da Matola

Segundo Engenheiro Chilaúle⁶, o processo de expropriação afectou directamente as populações junto as áreas de expansão, instituições (fábricas), postes de iluminação, “sistemas de esgotos e drenagem, canalização”, postes telefónicos, áreas de cultivo, cemitérios familiares e outros.

Este processo que de uma forma sumária, tido como delicado, passou necessariamente por uma série de negociações, quer com as estruturas locais, quer com as pessoas directamente afectadas.

⁶Engenheiro responsável pelo movimentações e reassentamento das populações nas áreas abrangidas pelo CDM, pela parte do governo Moçambicano (ANE).

Para o caso da EN4, este processo conheceu duas vertentes para expropriações das áreas de implantação das obras da estrada, em função da opção tomada pela população abrangida: indemnizações e ou compensações (ver detalhes na página 25).

3.2. Procedimentos de Transferências e Expropriações

Numa primeira fase do projecto, foram feitos inquéritos dentro das áreas definidas para a implantação das obras de estrada, identificação e levantamento dos itens dentro destas áreas. Esta fase foi precedida de negociações com as pessoas afectadas explicando as necessidades e benefícios do projecto.

Concluído e contabilizado o número de situações dentro das áreas, segue-se a fase de conversações com os Municípios locais para a identificação das áreas de reassentamento da população abrangida pelo projecto, onde a grande aposta de ocupação para o reassentamento foi para áreas de expansão urbana.

3.3. População Afectada (número de famílias/pessoas deslocadas ou transferidas)

Para a Administração Nacional das Estradas (ANE), nas áreas atravessadas pela EN4, foram movimentadas ou transferidas cerca de trezentas (300) famílias para o novo bairro de reassentamento em Cobe (Matola Gare), para o efeito a ANE, dividiu o processo em várias partes, a saber:

Primeira parte – começa com o processo de demarcação do traçado por onde a estrada, devia passar, isto é, subdivido em duas áreas em função das infra-estruturas existentes: áreas de construção pela primeira vez e áreas onde era necessário fazer a remodelação do mesmo troço dado que havia a antiga auto-estrada da Matola e a avenida Abel Baptista.

Segunda parte - marcado fundamentalmente com o processo de inquérito às populações abrangidas pelo projecto, cujo objectivo era de auscultar o sentimento de cada família, face ao processo de transferências das populações e dos seus bens para garantir a indemnização, e que a Administração Nacional das Estradas apresentava duas alternativas;

- a) A reposição do imóvel, numa nova área de reassentamento (Matola Gare) e/ou
- b) Avaliar o imóvel e pagar em dinheiro para os que assim o desejasse.

Onde este último processo era desvantajoso para as populações, tendo em conta que o custo dos imóveis eram quase insignificantes, isto é, em dinheiro não podiam conseguir novos terrenos e construir as novas residências, a maior parte das famílias optaram reposição do imóvel em qualquer área.

Terceira parte – a Administração Nacional de Estradas, submete um pedido ao Conselho Municipal da cidade da Matola para a concessão de um espaço para a construção das casas nas novas áreas de reassentamento das famílias.

Segundo Engenheiro Chilaúle, o Conselho Municipal da cidade da Matola (CMCM), indicou um espaço não parcelado, isto é, não ordenado alegando na altura a falta de meios para o parcelamento do espaço cedido.

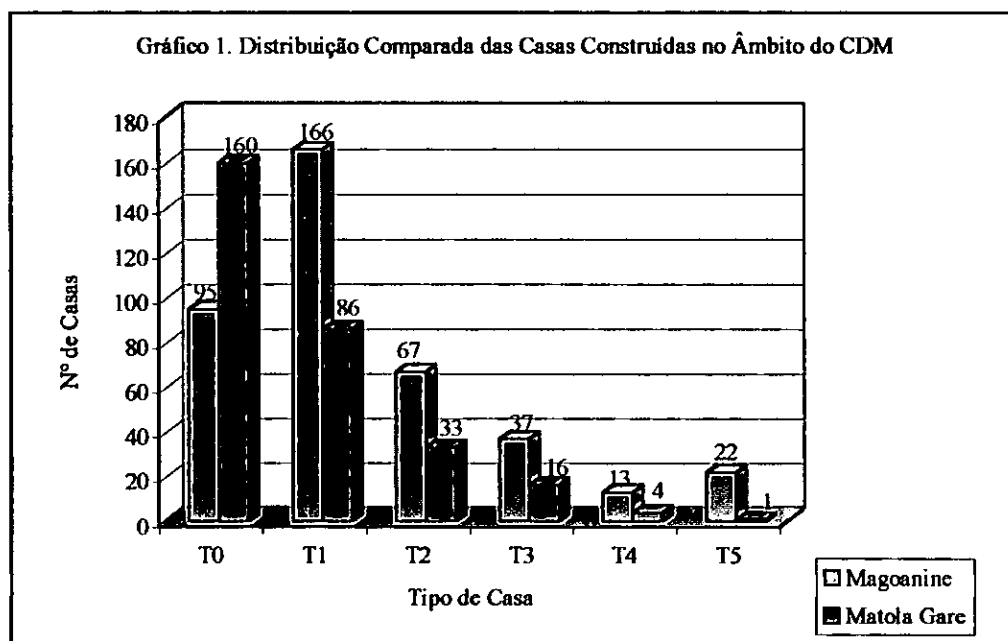
Findas as negociações com Conselho Municipal da cidade da Matola, a Administração Nacional de Estradas lança dois concursos sendo;

- Um para o parcelamento da área indicada na Matola Gare (bairro de Cobe) e,
- Outro para o processo de construção das casas.

Quarta parte – esta fase consistiu na transferência (reassentamento) das famílias na Matola Gare e o pagamento das indemnizações em dinheiro para as famílias que assim o preferiram.

Para além do pagamento dos imóveis. A ANE procedeu o pagamento dos bens que não podiam ser repostos imediatamente, tais como as áreas de cultivo e as respectivas culturas, árvores de frutos, para o efeito a ANE coordenou com a Direcção Provincial da Agricultura e Desenvolvimento Rural de Maputo (DPADR) para avaliar os custos monetários das culturas.

Neste processo a ANE, responsabilizou-se pelo transporte das famílias e dos seus bens para o bairro da Matola Gare (também chamado bairro de Cobe).



Fonte: Elaborado pelo Autor na Base nos da ANE

A Tabela 1 (em anexo 2) e o Gráfico 1, mostram a distribuição comparada dos tipos de casas construídas no âmbito do projecto do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, tanto na cidade da Matola assim como na cidade do Maputo, isto é, nas suas áreas de expansão (Matola Gare e Magoanine), onde se pode constatar que o bairro Matola Gare, apresenta um número elevado de casas do tipo zero (T0⁷), ilustrando até que ponto as condições dos reassentados eram precárias, pois, cada casa do tipo zero (T0), representa na generalidade uma casa de construção precária ou de construção não convencional na área da Matola, embora haja uma diferença em termos de número total de famílias transferidas. No entanto, esta diferença demonstra o grau de urbanização entre os bairros abrangidos pelo projecto de Corredor de Desenvolvimento de Maputo, e as das cidades da Matola e do Maputo.

⁷ T0, T1, T2, T3, T4, T5; representam os tipos de casas em função das suas divisões

3.4. Bairro de Matola Gare (bairro de Cobe) – Situação Anterior ao Projecto e as Indemnizações

Na área de reassentamento, foram encontradas algumas famílias abrangidas pelo novo projecto, isto porque estava habitada embora de uma forma dispersa, o que obrigou a ANE a substituir as antigas casas agora em áreas parceladas (talhões). O pagamento de indemnizações dos bens que não podiam ser repostos imediatamente (árvores e terrenos de cultivo) substitui-se pela atribuição de novas áreas para a prática da agricultura de subsistência⁸.

Para além das indemnizações acima referidas, foram considerados os cemitérios familiares, nas duas áreas (transferência e reassentamento), assim respeitando as crenças locais, procurando-se o valor de cada campa estimado em dois milhões de meticais. É de salientar que este trabalho envolveu o Conselho Municipal da Matola e a Administração Nacional das Estradas, em coordenação com as autoridades locais conhecedoras da realidade e tradições locais.

⁸ Entende-se por agricultura de subsistência a forma mais primitiva da exploração do solo, caracterizando-se pela produção essencialmente virada para a sobrevivência das famílias (Pires & Pereira, 1993:75)

CURRÍCULO VITAE

DADOS PESSOAIS

- ◆ **APELIDO:** MANJATE
- ◆ **NOME:** BENEFÍCIO BENEDITO
- ◆ **DATA DE NASCIMENTO:** 18 DE DEZEMBRO DE 1970
- ◆ **NACIONALIDADE:** MOÇAMBICANA
- ◆ **NATURALIDADE:** CHONGOENE – XAI - XAI
- ◆ **FILIAÇÃO:** Benedito Marcos Manjate e de Regina Mugabe
- ◆ **ESTADO CIVIL:** Solteiro.
- ◆ **RESIDÊNCIA:** Bairro do Fomento-Matola Casa nº 34
- ◆ **BI Nº** 100006226H

EVOLUÇÃO ACADÉMICA

- ◆ 1978 - 1983 - Escola Primária 24 de Julho – Xai – Xai.
- ◆ 1984 - 1988 - Escola Secundária de Xai – Xai.
- ◆ 1989 - 1991 - Instituto Médio Pedagógico de Maputo “Elija Filipe Machava”.
- ◆ 1997 - 2002 - UEM - Faculdade de Letras, curso de Licenciatura em Geografia.

FORMAÇÃO PROFISSIONAL

- ◆ Curso: Professorado.
- ◆ Especialidade: História e Geografia.
- ◆ Habilitações Literárias: 5º Ano da Universidade Eduardo Mondlane – Faculdade de Letras – curso de Geografia.

EXPERIÊNCIA PRÉ PROFISSIONAL

- ◆ Quatro meses na Escola Secundária da Polana como Professor estagiário.
- ◆ Quatros meses na Unidade Técnica do Corredor de Desenvolvimento de Maputo como estagiário.

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

- ◆ ESCOLA SECUNDÁRIA DE CHÓKWÊ – cinco anos como professor de História e Geografia na EP2 e no Ensino secundário Geral 1º ciclo.

- ◆ ESCOLA SECUNDÁRIA ESTRELA VERMELHA – Seis anos como professor de Geografia.
- ◆ Actualmente o signatário é finalista do curso de licenciatura em Geografia na Faculdade de Letras da Universidade Eduardo Mondlane.

OUTROS CONHECIMENTOS

- ◆ Informática na óptica de operador dos seguintes programas: Microsoft (Word, Excel, Access e outros).
- ◆ Spectrum (Projecções da população).
- ◆ Arcview (GIS), Mapinfo, Arc Info e outros.
- ◆ Adaptável a qualquer programa informático como operador.

LÍNGUAS FALADAS

- ◆ Português - falado e escrito fluentemente..
- ◆ Inglês - noções básicas.
- ◆ Tsonga - falado e noções básicas de escrita

OUTRAS INFORMAÇÕES

- ◆ Sociável, vontade de aprender mais e dinâmico.
- ◆ Contacto: Cell - (082) 728582

Maputo, Setembro de 2003

Capítulo IV

AS NOVAS OCUPAÇÕES DE SOLO NA CIDADE DA MATOLA

1. CONSTRUÇÃO NAS ÁREAS DE REASSENTAMENTO - BAIRRO DE COBE

O principal bairro de reassentamento para os deslocados da cidade da Matola é o bairro de Cobe, vulgarmente chamado Matola Gare (ver o Mapa 2 – anexo 1)

O procedimento aplicado obedeceu os padrões de contratação de empreitadas, particularizando-se no tipo de construções de casas evolutivas.

A razão de opção pelas casas evolutivas é baseada no facto de que os espaços expropriados serem providos de casas de construção precária, abrindo-se assim, a possibilidade de alargamento das mesmas logo que se verificar uma melhoria substancial na vida socio-económica da população abrangida.

Por ser um projecto de governo e tendo o objectivo de criar possibilidade de ampliação das casas, o espaço de ocupação obedeceu a padrões mínimos que é de 15*30 m, contemplados no país⁹. De salientar que a maioria das casas que foram retiradas pelo projecto eram do tipo não convencional e, com carácter precário.

Segundo o Engenheiro Basílio¹⁰, a construção das casas quanto ao tipo dependia das divisões que as anteriores casas tinham, que eram no geral de construção precária. Entretanto, segundo a tipologia do censo (INE, 1997), na parte de ocupação legal predominavam casas do tipo moradia e com ordenamento, construídas de blocos de cimento e tijolos e com cobertura de chapas de zinco e na parte de ocupação ilegal que

⁹ Conselho Municipal da Cidade da Matola, Departamento de urbanização

¹⁰ Eng.º. Basílio Chefe do departamento do CDM na ANE.

é de onde provêm a maioria dos transferidos encontrava-se uma mistura de casas do tipo moradia e de construção precária, utilizando basicamente o caniço e zinco e outro tipo de material que permitia aos residentes pelo menos “esconder a cabeça”, sendo estas últimas construções as mais predominantes (vide fig. 5).

Entretanto, haviam parcelas com mais de uma palhota, mas pertencentes à várias famílias diferentes, o que levou estas famílias a preferirem que cada palhota tivesse uma parcela separada. Importa notar que a maior parte das casas construídas tinham um carácter evolutivo de modo a permitir a ampliação das mesmas caso os proprietários tivessem condições para o efeito (vide fig. 6).

Figura 6: Casas Construídas em Cobe



Fonte: Fotos do Autor

2. INFRA – ESTRUTURAS BÁSICAS (OBRAS DE BENEFICIAÇÃO) NAS ÁREAS REASSENTAMENTO

As expropriações têm sido de grande benefício ao longo da estrada, permitindo o desenvolvimento das áreas rurais dentro do perímetro da cidade de Matola,

Figura 7: Vista duma Rua de Acesso ao Bairro



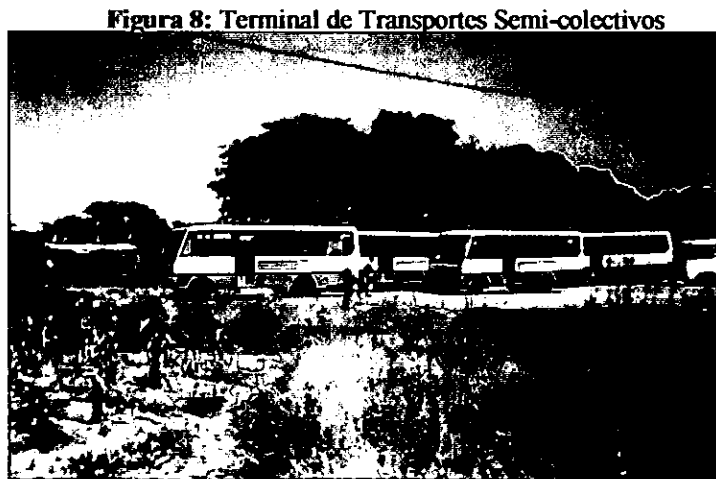
Fonte: Foto do Autor

transformando as áreas de reassentamento em construções modernas convencionais, criando infra-estruturas de trabalho, como mercados, escolas, centros comerciais, hospitais e outros, passando necessariamente pela construção de novas estradas, que vão dar acesso aos novos bairros criados, ampliando de certa forma a rede rodoviária (vide fig. 7).

Segundo as autoridades da Administração Nacional das Estradas (ANE), o governo, para não colocar as famílias sem nenhuma condição de existência, criou uma série de infra-estruturas mínimas que garantam os meios de vida das pessoas e para encoraja-las a ficarem nas novas áreas. Assim sendo, foram construídas estradas, sistemas de abastecimento de água e energia em coordenação com outras instituições ligadas a vários serviços para o bem social.

É preciso ter em conta que o objectivo de qualquer intervenção na cidades (Planeamento Urbano) – Melhorar as condições de vida das populações¹¹.

O bairro de Cobe, é um novo bairro, cujo sistema de transporte está dependente do transporte semi-colectivo de passageiros dado que até então os transportes públicos ainda não destacaram



Fonte: Foto do Autor

nenhuma carreira para o bairro. Embora o projecto tenha construído uma estrada que dá acesso ao novo bairro (ver a fig. 8 terminal de semi-colectivo Cobe).

¹¹ Araújo – in texto de apoio cadeira de Planeamento urbano

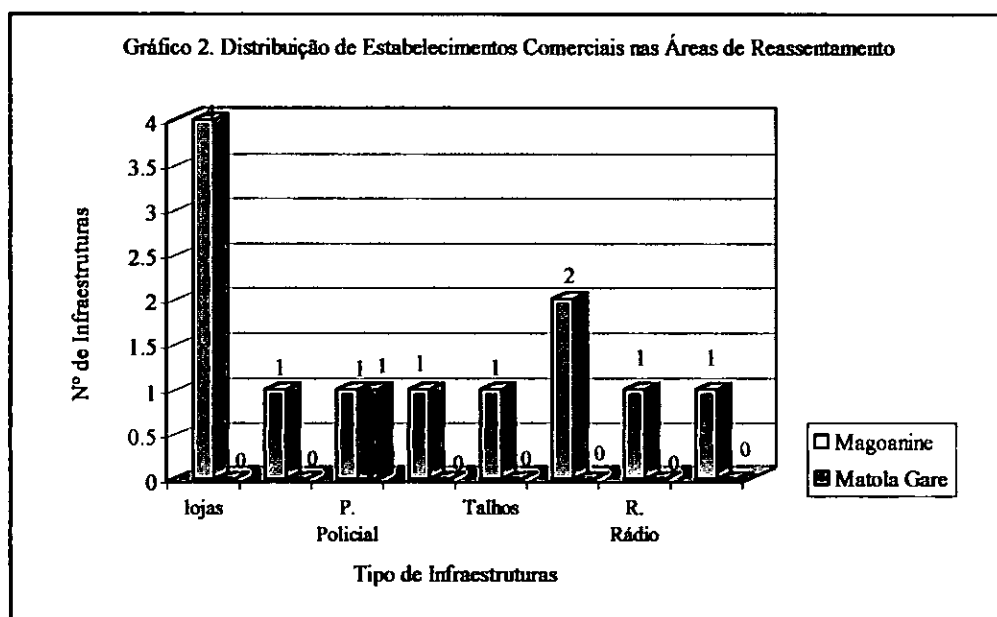
Dado a natureza do bairro da proveniência das famílias das áreas sem escolas, posto de saúde/Hospitais, o projecto não construiu nenhuma infra-estrutura de carácter social, associado ao facto de as estruturas ligadas a educação e saúde não ter colaborado para a sua construção. Não obstante, a não colaboração de alguns ministério e sectores público o projecto reservou áreas para a construção das infra-

Figura 9: Escola em Construção (Foto 1) e Área Reservada (Foto 2)



Fonte: Fotos do Autor

estruturas que não existe no presente momento, tais como: Hospitais, centros comerciais, locais de recreação e diversão. De notar que actualmente está em construção uma escola para os residentes locais (vide fig. 9 e foto 1, escola em construção e foto 2, área reservada).



Fonte: Elaborado pelo Autor na Base nos da ANE

A Tabela 2 (anexo 2) e o Gráfico 2, em termos de infra-estruturas sociais, construídas nas áreas abrangidas das duas cidades, o bairro da Matola Gare, só se beneficiou apenas de um posto policial para efeitos de segurança, pois, a lógica de sua construção dependia das infra-estruturas que existiam no local saída antes das transferências. Por serem espaços de ocupação ilegal, não tinham nenhuma infra-estrutura, senão casas para se abrigarem.

3. AS ÁREAS DE EXPANSÃO URBANA - NOVOS BAIROS QUE SURGIRAM COM O PROJECTO CDM

Com a remodelação e construção da EN4 a Direcção de Construção e Urbanização da cidade da Matola identificou como área de expansão, o bairro de

Figura 10: Condomínio em Tchumene



Fonte: Foto do Autor

Tchumene, projectado e construído ao longo de corredor de desenvolvimento de Maputo, estrada Maputo/Witbank. (ver fig. 10 Condomínio Tchumene).

Portanto, neste bairro o projecto de CDM, não construiu nenhuma casa para as famílias (por ser muito escasso o número de famílias), abrangidas pelo traçado da estrada. Das poucas famílias abrangidas pela Estrada Nacional Número quatro (EN4), uma parte delas optou por receber as indemnizações dos bens que tinham em dinheiro e, a outra preferiu receber novos terrenos no bairro Cobe (Matola Gare).

Segundo o vereador Jossias¹², este bairro por ser novo, não apresenta nenhuma infra-estrutura de carácter social para os residentes locais, visto que, em termos de habitantes não se justifica até então a construção de tais infra-estruturas.

Os actuais residentes do bairro Tchumene, não só, como os de outros bairros, que apareceram na mesma área, antes da EN4, tem uma falta crónica de infra-estruturas sociais (escolas, hospitais, centros comerciais, telefonia fixa e outros), não significando que não se beneficiam destes serviços, isto é, dependem das partes dos bairros antigos da cidade da Matola e da cidade de Maputo pelo menos de termos de serviços básicos.

O aspecto importante para os residentes destes bairros, é o de transporte, que não falta, já que estão no corredor principal, para além do transporte, beneficiam-se de um sistema de rede de telefonia móvel, pois ao longo da EN4, foram construídas antenas da MCEL, o que torna possível a comunicação por via telefone celular com qualquer canto do Mundo.

¹² Vereador da área de construção e urbanização do Município da Matola.

4. AS ÁREAS DE REORDENAMENTO – TRANSFORMAÇÕES AO LONGO DOS BAIRROS ANTIGOS

Dado a dimensão da Estrada Nacional Número Quatro (EN4) houve um conjunto de obras que directa ou indirectamente afectaram e continuam a afectar as condições de existência dos



Figura 11: Avenida. Abel Baptista

Fonte: Foto do Autor

municipes da cidade da Matola, destacando-se entre elas o encerramento de algumas ruas que davam o acesso as Avenidas Abel Baptista e da Namaacha criando aberturas apenas para a entrada nas grandes empresas, como a TUDOR e outras nas bermas da auto – estrada (Ver fig. 11 Rua encerrada).

Por outro lado, a construção de sistema de drenagem ao longo da EN4, constitui um grande avanço para os municipes. É verdade que a sua construção esta intimamente ligada aos interesses do projecto de Corredor de Desenvolvimento de Maputo



Figura 12: Sistema de Drenagem

Fonte: Foto do Autor

(CDM), mas por se encontrar dentro da cidade da Matola não deixa de dar um grande contributo para drenagem urbana. De salientar que nas áreas urbanas atravessadas pela EN4 não havia nenhum sistema de drenagem de águas pluviais o que tornava a vida

dos munícipes da cidade da Matola extremamente difícil nos períodos de chuvas (fig. 12. Sistema de drenagem).

Um aspecto importante a notar é a redução dos índices de acidentes de viação ao longo da auto-estrada, devido ao aumento ou melhoria da segurança rodoviária com a construção de pontes aéreas, redes de separação das faixas de rodagem e a sinalização da via (passadeiras e semáforos). Embora há quem diga que houve transferência das mortes da Avenida da Namaacha para a avenida Abel Baptista dado que nesta o processo não foi conclusivo.

Para Engenheiro Chilaúle, sobre a “transferência da morte” para a avenida Abel Baptista, afirmou que a ANE já constatou o fenómeno estando em estudo o processo para a redução dos acidentes pensando-se em construir uma rede de separação das duas faixas de rodagem e com um reforço da sinalização para a travessia dos peões.

5. SITUAÇÃO DA POPULAÇÃO NAS NOVAS ÁREAS DE REASSENTAMENTO (BAIRRO DE COBE)

Segundo Limonad (1991: 115), “o que nos parece importante é que a satisfação das necessidades e modo de vida” estão ligadas as “condições de existência” dos indivíduos.

Segundo Engenheiro Basílio a construção da EN4, para além de cumprir os objectivos ligados ao corredor de desenvolvimento do Maputo, tinha na perspectiva do governo melhorar as condições de existência das populações abrangidas pelo projecto.

Em termos de condições de existência nos bairros reordenados, assim como nos bairros de reassentamento, tendo em conta as paupérrimas condições em que viviam

as populações nos locais de proveniência, pode-se, afirmar que o modo vida mudou bastante para o melhor, se considerarmos apenas as condições de habitação, transporte e outras.

Na totalidade das 45 pessoas, entrevistadas (correspondentes ao mesmo número de famílias), quanto a aceitação ou não das novas condições criadas pela Estrada Nacional Número Quatro (EN4), nas áreas de reassentamento, defenderam que se sentiam melhor nas novas áreas. Entretanto, tendo defendido que os que não concordam com as condições, venderam as casas voltando a viver em espaços de ocupação ilegal.

Defendendo que se não fosse o projecto, dificilmente conseguiriam comprar pelo menos o terreno e muito menos a construção daquele tipo de casa dado aos magros salários e ao desemprego da maioria dos residentes.

Nas áreas reordenadas (bairros antigos), das 32 pessoas correspondentes ao mesmo número de famílias, defenderam que as condições de existência na área melhoraram de uma forma significativa, embora não faltam as lamentações, sobretudo quanto a questões de acesso ao próprio corredor (EN4), dado ao encerramento de algumas artérias que dão acesso a estrada dificultando deste modo as saídas das áreas interiores dos bairros, com particular realce ao longo Avenida Abel Baptista.

Ainda na avenida Abel Baptista os residentes, reclamam por uma melhor segurança. Para os Engenheiros Basílio e Chilaúle, indagados sobre as reclamações dos moradores na avenida Abel Baptista, afirmaram que o plano de construção da EN4,

previa benefícios para a população, evitando sempre que possível os conflitos com os residentes.

Estes adiantaram que estava em estudo o processo de regularização da segurança prevendo-se a colocação de uma rede de protecção e a criação de passadeiras aéreas no sentido de minimizar os acidentes. Há, ainda perspectivas no sentido de aumentar as artérias que dão acesso a EN4 em especial no bairro da Matola "D", visando não só a diminuição das tensões com os residentes locais, mas também para garantir uma maior rapidez rodoviária.

De um modo geral, as 77 famílias entrevistadas foram unânimes em afirmar que as condições de vida melhoraram nos seguintes aspectos: segurança, comodidade rodoviária, economia de tempo, descongestionamento nas horas da ponta e redução de índice de acidentes.

Para os residentes da Matola, apesar de as condições ao longo da via EN4 terem melhorado, lamentaram a colocação da portagem no local onde se encontra e redução de acessos directos a EN4. Pois segundo os residentes da cidade da Matola entram em desvantagem no acesso a cidade de Maputo por causa dos custos. O que leva a uma maior pressão sobre as outras vias alternativas de acesso a cidade do Maputo (via rápida), com consequências imprevisíveis para a via rápida e para os seus utentes.

Capítulo V

1. O CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO COMO PÓLO DE CRESCIMENTO E ELEMENTO NA ORGANIZAÇÃO DE ESPAÇO

Segundo Paelinck, (1965), citado por Hansen (1970;148) “um pólo de desenvolvimento é interpretado basicamente, no seu sentido essencialmente económico e funcional”.

Paelinck (1965), prossegue afirmando que fazer uma apreciação integral desta perspectiva, é imperioso colocar o objectivo original de Perroux (1950), sobre os pólos de desenvolvimento no contexto de seu trabalho, sobre o espaço económico. De acordo com este autor, existem três tipos de espaço económico:

- a) o espaço económico como é definido por um plano;
- b) o espaço económico como um campo de forças e
- c) o espaço económico como um agregado homogéneo.

Portanto, Paelinck centraliza a sua análise nas relações do complexo económico do que em considerações geográficas.

Analisando a segunda definição do espaço económico segundo Perroux (1950), “o espaço económico como um campo de forças” que segundo o seu autor, este espaço “consiste em centros, chamados pólos ou focos, dos quais emanam forças centrífugas e para qual são atraídas forças centrípetas cada campo como um centro de atracção e de repulsão”.

Neste caso, as forças centrífugas podem ser vistas sob duas formas:

- Primeira, como sendo a irradiação do conjunto de infra-estruturas que foram e continuam a ser construídas ao longo da estrada Maputo/Witbank (EN4) que estão relacionadas com o conjunto de projecto de Corredor de Desenvolvimento de Maputo.
- A segunda forma, pode ser vista pela irradiação de novos bairros, destinados a determinados espaços geográficos partindo do Corredor de Desenvolvimento de Maputo. E as forças centrípetas, quando a construção do espaço de diversos espaços, estando a EN4, para posterior distribuição a centros comerciais do país e do mundo.

Segundo Corágio (1973) “se num subsistema regional incerta uma nova actividade motriz, esta suscitará sobre o sistema uma série de efeitos parciais positivos e negativos”.

Adianta ainda que na medida que tais efeitos se concentram no subsistema, constitui um polo-para-a-região, que será de crescimento ou de desenvolvimento, segundo o nível e a qualidade dos seus efeitos sobre as estruturas preexistentes da mesma.

Para Richardson (1986), o Corredor de Desenvolvimento de Maputo, assumiria-se como um pólo de crescimento, porque devido a sua existência, foi construído um conjunto de infra-estruturas ligados directa ou indirectamente a estrada, tais como: serviços de abastecimento de combustíveis, centros comerciais, portagem, na sua maioria infra-estruturas de apoio ao CDM.

No âmbito do projecto de construção da EN4 (Maputo/Witbank), foram definidos entre outros seguintes projectos:

Na Área urbana

- Ampliação e melhoramento da Estrada Nacional Número quatro (EN4) e dos sistemas drenagem das águas pluviais.
- Sinalização da principal rodovia; Iluminação da área urbana, tanto nos antigos bairros assim como nos novos (Reassentamento).
- Construção de uma rede de infra-estruturas de apoio ao CDM.
- Ampliação da rede telefónica
- Construção de passagens aéreas, para efeitos de segurança dos residentes.

Na área rural

- Urbanização de algumas áreas rurais da cidade da Matola, tais como: Cobe, Tchumene, Mussumbuluko e outros.
- Construção de uma rede de infra-estruturas a serviço dos residentes (com particular realce para as áreas de reassentamento e nos bairros que sofreram profundas transformações devido às obras de construção da EN4).

Como refere Derruau (1972:171), a marca da via, neste caso a EN4, não se limita a sua implantação. “A via faz com que surjam casas, cria ou modifica aglomerados (.....). Aldeias e cidades fixam-se muitas vezes em função das estradas (....), uma vez fixado o tecido urbano, a rede das vias-férreas e das auto-estradas organizam-se fora das cidades e entre uma circulação interurbana”.

A concessão do Corredor de Desenvolvimento de Maputo em parte, tem como um dos grandes objectivos estimular o desenvolvimento económico das regiões por onde este

passa. Este foi criado como um meio de permitir o acesso, o crescimento da economia local, o lançamento industrial e o desenvolvimento comercial de Moçambique e África do Sul. Com a criação do projecto Maputo/Witbank, surgiram as Pequenas e Médias empresas (PMM's) que criaram oportunidades de emprego para as comunidades locais durante e após sua construção.

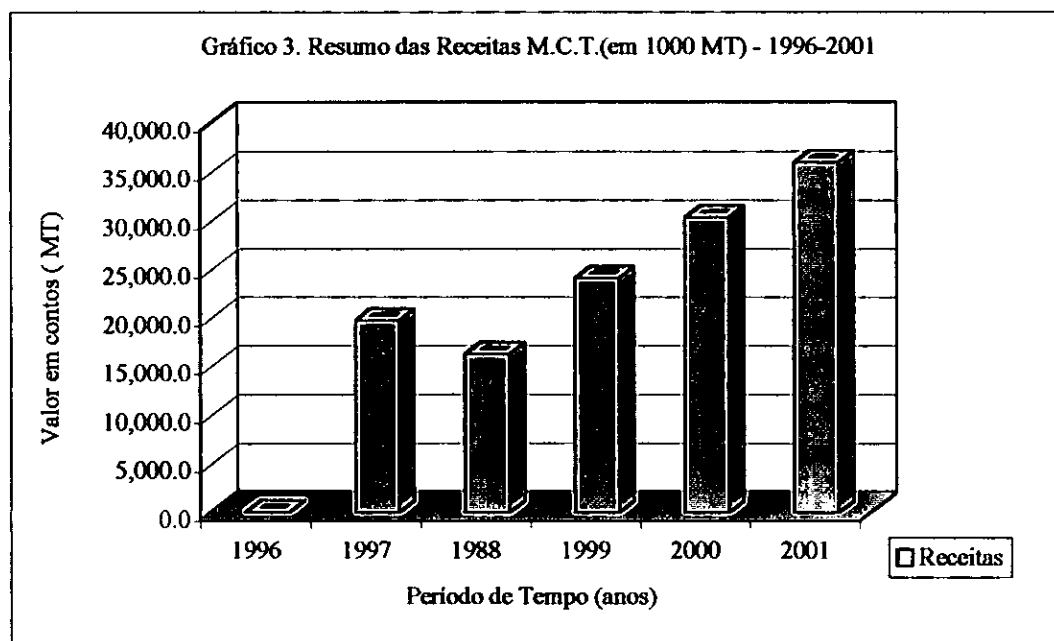
Houve uma formação profissional para as comunidades locais, aumento de oportunidades de negócios para indivíduos anteriormente menos privilegiados. Com o projecto, prevê-se a longo prazo um desenvolvimento das comunidades como resultado da transferência de tecnologias, em particular da África do Sul para o país.

Do ponto de vista de segurança foram providenciados serviços de policiamento/patrolha e serviços de ambulância e o SOS em extensões de 4 em 4 Km.

2. INFRA-ESTRUTURAS QUE SURGIRAM E/OU CRESCERAM AS SUAS ACTIVIDADES COM O CORREDOR DE DESENVOLVIMENTO DE MAPUTO

Com o CDM várias são as infra-estruturas ligadas ao projecto que dum maneira geral modificaram o modo de vida dos residentes, diminuindo o índice de desemprego. Para tal se fez apenas a avaliação do desempenho de duas empresas cuja sua evolução depende do Corredor e constam no grupo das 100 maiores empresas nacionais de acordo com a pesquisa realizada pela empresa KPMG nos anos 1999 e 2002, a destacar as empresas Matola Cargo Terminal e Portos de Maputo e da Matola.

Se por um lado, há um aumento significativo da produção de vários sectores ligados ao corredor segundo mostram os gráficos 3 e 4 sobre o desempenho da empresa Matola Cargo Terminal (MCT), assim como dos portos de Maputo e da Matola.

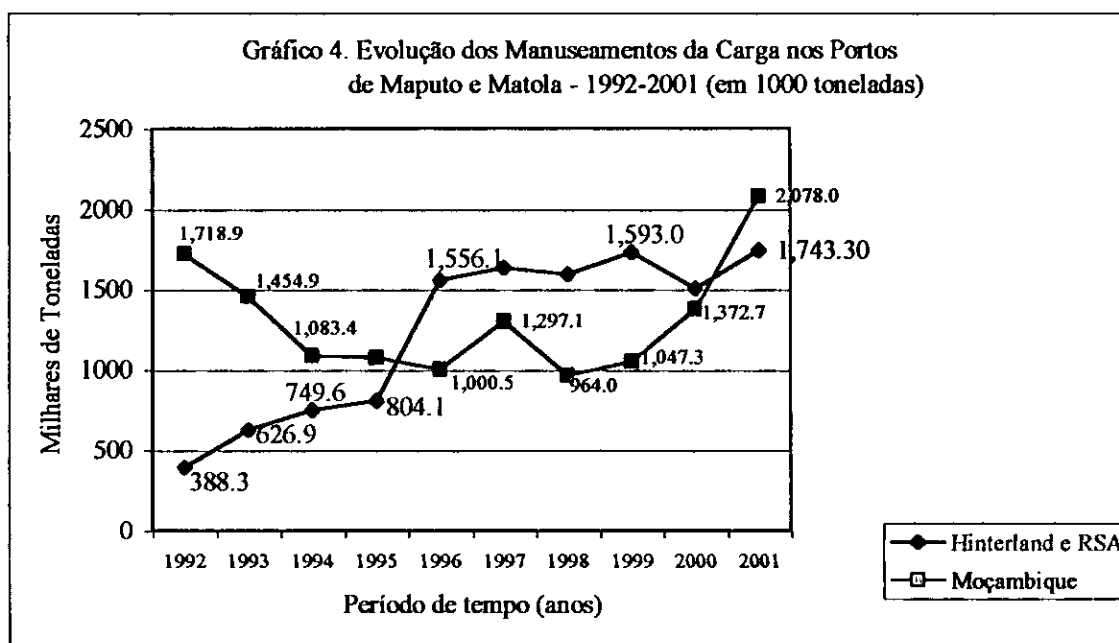


Fonte: Elaborado pelo Autor com Base nos Dados da M.C.T.

A Tabela 3 (anexo 2) e o Gráfico 3, mostram a evolução das receitas das empresa Matola Cargo Terminal, nos seis anos do projecto do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, foram sempre ascendentes, apenas com prejuízo de -17% durante o ano 1998, como resultado de ineficiente controlo das receitas por parte da empresa, registando-se desvios das receitas para fins pessoais de alguns funcionários¹³.

O comportamento dos dois últimos gráficos, evidencia um certo crescimento das actividades económicas na cidade da Matola, como resultado directo do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, assim como das actividades ligadas a ele.

¹³ Fonte: Direcção Comercial e Departamento Financeiro MCT.



Fonte. Elaborado pelo Autor com base nos Dados do Porto e C.F.M

A Tabela 4 (anexo 2) e o Gráfico 4, permitem ilustrar a evolução das exportações influenciadas pelo Corredor de Desenvolvimento de Maputo, isto é, se apresentam de forma sintetizada os manuseamentos portuários do Maputo e da Matola, tanto dos países do “hinterland”¹⁴ e da África do Sul, assim como de Moçambique antes e depois do Corredor no período de 1992 a 2001.

Analisando os dados da tabela e o comportamento dos gráficos, pode se notar que os manuseamentos portuários dos países do hinterland (sem o Zimbabwe e a Zâmbia), são ascendentes até 1999, tendo se verificado um declínio no ano 2000. Segundo o senhor Branquinho¹⁵, este, deveu-se às cheias que paralisaram as vias acesso por um período longo. Adianta ainda que a tendência ascendente, deve-se à confiança dos

¹⁴ Chama-se “hinterland” aos países vizinhos de Moçambique sem acesso ao mar. Entretanto, neste grupo não se inclui o Zimbabwe e a Zâmbia pois estes não usam o CDM.

¹⁵ Artur Branquinho, é responsável pelo departamento de estatística da Empresa Portos e Caminhos de Ferro – E.P.

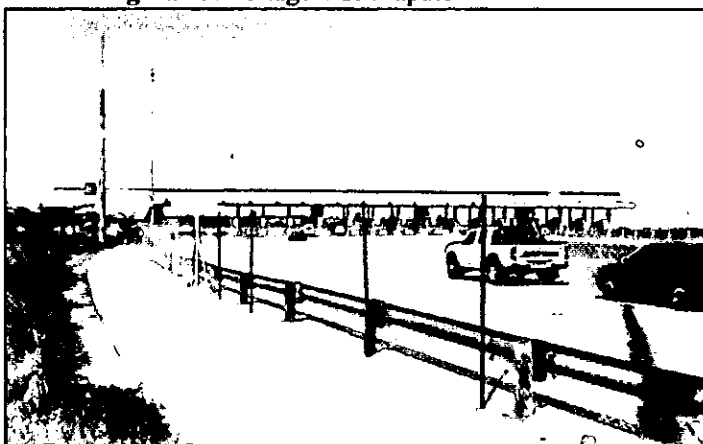
investidores, para com os Portos da Matola e do Maputo, devido a fim conflito armado e, acelerado pelo projecto do Corredor de Desenvolvimento de Maputo.

Com relação as exportações nacionais, no mesmo período há um decréscimo até ao ano 1996, tendo subido no ano seguinte (1997), voltando a cair no ano 1998, a partir do qual a tendência foi sempre ascendente até o pico em 2002, com o incremento das exportações da MOZAL.

Por outro lado, pela natureza do próprio corredor, surgem serviços que apareceram pela primeira vez na cidade da Matola e em alguns casos pela primeira vez no país, tais como os serviços da Portagem do Maputo e outros serviços para garantir o bom funcionamento da via (centro de manutenção da empresa TRAC e serviços de patrulha rodoviária) fig. 13 Portagem de Maputo.

Há também um aumento das estações de serviços de abastecimento de combustíveis, tais como as bombas das empresas TOTAL MOBIL, ENGEN, SHEEL, BP e os antigos serviços tiveram que modernizar e melhorar os seus serviços dado a exigências e competência do mercado.

Figura 13: Portagem de Maputo



Fonte: Foto do Autor

Figura 14. Estação de Serviço



Fonte: Foto do Autor

Todas as estações de serviços tiveram na área da cidade da Matola são obrigadas a ter uma loja equipada com as mais sofisticadas tecnologias da actualidade (fig. 14 bombas de combustível total).

Portanto, seguindo o pensamento de Derruau, (1973), aqui se estabelece uma relação entre o Corredor de Desenvolvimento de Maputo e o espaço, a EN4 está implantada no espaço, ocupa um certo espaço, criou e continua a criar, o seu próprio espaço, onde se desenvolve um conjunto de actividades directa ou indirectamente a si relacionados.

A EN4 obrigou também a criação de novos bairros e a criação de novas vias de acesso, tais como o eixo rodoviário que dá acesso ao bairro de Cobe, no bairro da Matola Gare, que faz parte de infra-estrutura do seu enquadramento, dentro das áreas de reassentamento.

Capítulo VI

CONCLUSÃO

Nos capítulos anteriores apresenta-se uma análise a respeito da influência do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, sobretudo a Estrada Nacional Número Quatro (EN4), especificamente nos bairros municipais urbanos e não urbanos, ordenados e não ordenados, atravessados pela EN4 e os bairros que surgiram como resultado das transferências das populações, bem como do desempenho economia da cidade da Matola. Em conclusão do estudo vou analisar os objectivos e os pressupostos que os sustenta no capítulo introdutório.

Todo e qualquer tipo de projecto tem as suas vantagens e desvantagens. Com base no trabalho desenvolvido e apresentado, pode se chegar a conclusão de houve mais vantagens do que desvantagens, passando apresentar:

- *Os Corredores de desenvolvimento, contribuem significativamente para a expansão da área urbana por onde estes passam e, nas da sua influência sobretudo nas cidades e vilas ou nas suas proximidades.*

A construção da Estrada Nacional Número Quatro, provocou profundas alterações na estrutura urbana da cidade da Matola, quer nas áreas reordenadas, isto é, as que já existiam e que tiveram que sofrer transformações para a implantação da estrada, com reflexos nas condições e no modo de vida dos habitantes desta urbe, por sinal a única cidade atravessada quase ao meio pela EN4.

O reordenamento consistiu em transferência da população das áreas de ocupação ilegal, em particular, na parte da Avenida da Namaacha; pela diminuição das quintas na parte da Avenida Abel Baptista e ampliação e remodelação da rodovia.

O reordenamento da cidade implicou a reorientação da população para outras áreas não urbanas da cidade da Matola, assumidas como áreas de expansão, a destacar o bairro de Cobe (habitualmente chamado Matola Gare); a par deste surgiram ao longo da estrada outros bairros atraídos pela EN4, sendo os mais importantes os bairros de Tchumene, Mussumbuluko e Malhampsene. É verdade que estes dois últimos bairros já estavam projectados pelo município antes do CDM, mas também é verdade que a sua dinâmica acelerou-se com o projecto.

- *Os corredores de transporte, são um conjunto de infra-estruturas que contribuem para a promoção (crescimento) de outras infra-estruturas económicas e sociais nas regiões sob a sua influência.*

Neste âmbito, ao longo da EN4, foram surgindo outras actividades económicas particularmente, os serviços de apoio a própria estrada; outros sectores antigos viram as suas actividades a aumentar o seu desempenho tais como; Matola Cargo Terminal e os Portos de Matola e Maputo devido ao projecto.

- *Os corredores de desenvolvimento, na prática funcionam como verdadeiro pólo de crescimento.*

A lógica da construção deste corredor, quando bem avaliada está ligado ao Porto do Maputo, visto como um grande pólo de desenvolvimento, portanto, pode-se encarar o Corredor de Desenvolvimento de Maputo como uma actividade que se incerta num



subsistema que está dinamizando as actividades económicas por onde passa. Como exemplo desta situação, pode-se mencionar a construção de pequenas e médias empresas (PMM's) ao longo da estrada, por outro lado, a organização do espaço urbano na cidade da Matola, com implicações nas condições e modo de existência dos seus habitantes.

BIBLIOGRAFIA

1. **ADLER**, Hans A.: La Planification des Transports; Editor DUNOD, Paris, 1968.
2. **AMARAL**, Wanda: Guia para apresentação de teses de dissertação de trabalho de graduação, Maputo, 1995.
3. **ARAÚJO**, Manuel G. Mendes de: Geografia dos Povoamentos-Assentamentos Humanos Rurais e Urbanos; Livraria Universitária, Maputo, 1997.
4. **BRANCO**, Adriano M.: Transporte para o desenvolvimento, São Paulo, 1985.
5. **CCI**: Perspectiva de Desenvolvimento. Maputo, Abril de 1996.
6. **CHIZZOTTI**, António: Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais; Cortez Editor, Brasil 1991.
7. **CLAVAL**, Paul: Geografia do Homem (cultura, economia e sociedade) - livraria Almedina, Coimbra. 1987.
8. **CORAGIO**, José Luis: Hacia Una Revision De La Teoria dos Pólos de Desarrollo
9. **DERRUAU**, Max: Geografia de Circulação e Transportes como criador de fenómenos Geográficos 1973.
10. **GIL**, António Carlos: Como Elaborar Projectos de Pesquisa; Editora atlas São Paulo 1989.
11. **GONÇALVES**, A. J.; **SANT'ANNA**, **FLEITH**, Rossano *et al.*: O Que é Urbanismo; Editora Brasiliense, São Paulo, 1991 Brasil.
12. **GUNSTON**, Bill: Transportes: Problemas e Perspectivas - (s/d).
13. **LE CORBUSIER**: Urbanismo; Editor Martins Fontes, São Paulo, 1992.
14. **LIMONAD**, Ester: Asi Camina lo Urbano:El Derrotero. Ciudad y Tecnología en el Postmodernismo; SIAP, 1991.
15. **LOPES**, A. Simões: Desenvolvimento Regional: Problemas, Teorias, modelos; Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1987.
16. **MELLO**, José Carlos: Planejamento dos transportes; Editora McGraw-Hill do Brasil, LTDH; São Paulo 1975.
17. **NORTH**, Douglass: A Teoria de localização e crescimento económico regional; De la Universidade de Washington; 1955.

18. **PARIBAS & PARTNERS:** Projecto de revitalização do Corredor do Maputo – serviços de consultoria em investimentos – social I Maputo, 1996.
19. **PEREIRA, Luiz:** Urbanização e Desenvolvimento; Zahar Editores, Rio de Janeiro, 1979.
20. **PERROUX, F:** “O conceito Polo de Crescimento” In: Urbanização e Regionalização – Relação com o Desenvolvimento económico, 1975.
21. **PIRES, Lourdes L. B. & PEREIRA, Maria G.:** Geografia- 12º ano –Tema B. Plátano Editora, Porto, 1993.
22. **RICHARDSON, Harry:** La Teoria De Los Pólos De Crescimento - Economía Regional e Urbana (Capitulo 7); Madrid, 1986.
23. **SANTOS, Milton:** Manual de Geografia Urbana, HUCITEC, São Paulo 1985.
24. **SATCC:** Fórum de Investimento no Sector de Transportes da SADC - Windhoek Namíbia Abril de 2001.
25. **SECRETARIA DOS TRANSPORTES DO BRASIL:** A batalha dos transportes no governo de Montoro, São Paulo, 1987.
26. **STEPHENS, J.:** The political economic of Transport in Mozambique implication for development. University of Sussex, 1994.
27. **TAAFFE, Eduard J. & HOWARD, Chauthier Jr.:** Geography of transportation - edição: Foundations of economic Geography.
28. **THIOLLENT, Michel:** Metodologia da Pesquisa-Ação; Cortez Editor, Brasil 1997.
29. **VESENTIN, Williams:** Sociedade e Espaço, Editora Ática São Paulo, 1992.

ANEXOS

Anexo 1 - Tabelas

Anexo 2 - Mapa 2

Tabela 1: Total das casas construídas no âmbito de CDM

Tipo de casa	T0	T1	T2	T3	T4	T5	Total
Magoanine	95	166	67	37	13	22	398
Matola Gare	160	86	33	16	4	1	300
Total	255	252	100	53	17	23	698

Fonte: Elaborada pelo autor com base nos dados fornecido pela ANE

Tabela 2: Estabelecimentos comerciais e serviços sociais

Designação	Lojas	Farmácia	P. Policial	Correios	Talhos	Bares	R. Rádio	R. pneus
Magoanine	4	1	1	1	1	2	1	1
Matola Gare	0	0	1	0	0	0	0	0
Total	4	1	2	1	1	2	1	1

Fonte: Elaborada pelo autor com base nos dados fornecido pela ANE

Tabela 3. Resumo das receitas da MCT em mil contos - meticais: 1996 -2001

Designação	1996	1997	1988	1999	2000	2001	Total
Receitas	6726.815*	19.729.0	16.215.6	24,065.0	30,363.8	35,977.0	126,350.4
Varição (%)	0	193	-17	48	26	18	

Fonte: Elaborada pelo autor na base de dados fornecidos pelo Departamento Comercial (MCT)

* Dados referentes apenas a 6 meses

Tabela 4. Resumo dos manuseamentos portuários de Maputo e Matola (em milhares de toneladas): 1992-2001

Designação	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
Hinterland e RSA	388.3	626.9	749.6	804.1	1,556.1	1,631.7	1,593.0	1,731.4	1,505.6	1,743.30	12330.0
Moçambique	1,718.9	1,454.9	1,083.4	1,069.5	1,000.5	1,297.1	964.0	1,047.3	1,372.7	2,078.0	13,086.2
Total	2107.2	2081.8	1833.0	1873.6	2556.6	2928.8	2557.0	2778.7	2878.3	3821.3	25416.2

Fonte: Elaborada pelo autor na base de dados fornecidos pelo Departamento de estatística do Porto de Maputo (a/c Sr. Artur Branquinho 23/05/02)

*Manuseamentos de produtos dos países vizinhos (Hinterland) usando os portos da Matola e do Maputo

** Manuseamentos de produtos Moçambicanos usando os portos do Maputo e da Matola

Mapa 2. Bairros atravessados pela EN4 e o de reassentamento

