

UEM | FAPF 2024-2025

CANDIDATA: **Munissa Fakir**

TUTOR: **Domingos Macucule**, Phd

TRABALHO DE CULMINAÇÃO DE CURSO

# REQUALIFICAÇÃO URBANA

UM CASO NO BAIRRO MAVALANE "A"





**UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE**  
FACULDADE DE ARQUITECTURA E PLANEAMENTO FÍSICO

## FICHA TÉCNICA

### **TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO | 2024 - 2025**

**Grau:** Licenciatura em Arquitectura e Planeamento Físico;

**Linha Temática:** Planeamento Físico;

**Tema:** Requalificação Urbana: Um caso no bairro Mavalane "A";

**Candidata:** Munissa Mussa Issof Fakir;

**Tutor:** Domingos Macucule;

**Área de Intervenção:** Bairro Mavalane A, Cidade de Maputo, Moçambique;

**Levantamento:** Munissa Mussa Issof Fakir;

**Elaboração:** Munissa Mussa Issof Fakir;

**Fotografias:** Munissa Mussa Issof Fakir;

**Gráfica e Pranchas:** Munissa Mussa Issof Fakir.

## DECLARAÇÃO

Eu, Munissa Mussa Issof Fakir, declaro por minha honra que o trabalho de culminação de curso apresentado é da minha autoria, não resultado de cópia, plágio ou qualquer método ilícito para a produção do mesmo, excepto onde declaro explicitamente o contrário.

Assumo total responsabilidade pelo conteúdo apresentado e estou ciente das implicações éticas e legais que envolvem a autenticidade deste trabalho.

---

Munissa Mussa Issof Fakir

# TERMO DE APROVAÇÃO

**Munissa Mussa Issof Fakir**

## **Requalificação Urbana: Um caso no bairro Mavalane 'A'**

Trabalho de Culminação de Curso submetido ao Júri, designado pela Coordenação do TCC, como parte dos requisitos para a obtenção do título de licenciada em Arquitectura e Planeamento Físico.

Trabalho de Culminação de curso aprovado em: **12 de Junho de 2025.**

Por:

---

Doutor Domingos A. Macucule, Arq<sup>o</sup>.

---

Elis Mavie, Arq<sup>a</sup>.

---

Catarina Cruz, Arq<sup>a</sup>.

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, Mussá Fakir e Fazila Cadir, pilares da minha formação como ser humano.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus pela vida e por ter me guiado nesta jornada.

Agradeço profundamente aos meus pais por todo apoio moral, emocional e financeiro ao longo de toda minha vida e minha formação acadêmica. Também agradeço aos meus irmãos que sempre apoiaram me em todos momentos.

Ao meu tutor, Prof. Arq. Domingos Macucule agradeço pela disponibilidade e orientação durante o processo do trabalho.

Também agradeço aos meus colegas do curso e toda comunidade acadêmica da Faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico que contribuíram de forma positiva para minha formação, especialmente ao meu amigo Ganhane Mafundza, por todo apoio moral durante todo este percurso.

## RESUMO

O presente trabalho de culminação de curso propõe uma abordagem inovadora para a requalificação urbana do bairro Mavalane "A", no Município de Maputo, um local marcado pelo crescimento acelerado e desafios urbanos significativos. A cidade enfrenta uma expansão desordenada, com assentamentos informais e uma escassez de infraestrutura básica que afecta directamente a qualidade de vida da população. Este estudo investiga a transformação do bairro por meio de soluções urbanísticas sustentáveis, baseadas em princípios de densificação inteligente, mistura de usos e urbanismo ecológico. Com foco na revitalização dos espaços públicos, como ruas e praças, o projecto visa não apenas melhorar a infraestrutura, mas também promover a inclusão social e a vitalidade urbana. Ao propor um ambiente mais sustentável e acessível, este trabalho busca transformar o bairro Mavalane "A" em um modelo de resiliência urbana para Maputo.

**Palavras Chave:** *Requalificação Urbana; Microcentralidades; Sustentabilidade; Intermodalidade.*

## ABSTRACT

This graduation thesis proposes an innovative approach to the urban renewal of Mavalane "A" neighborhood in the Municipality of Maputo, an area characterized by rapid growth and significant urban challenges. The city faces unplanned expansion, informal settlements, and a lack of basic infrastructure, directly impacting the quality of life for its residents. This study explores the transformation of the neighborhood through sustainable urban solutions based on principles of smart densification, mixed-use development, and ecological urbanism. Focusing on revitalizing public spaces such as streets and squares, the project aims not only to improve infrastructure but also to foster social inclusion and urban vitality. By proposing a more sustainable and accessible environment, this work seeks to turn Mavalane "A" into a model of urban resilience for Maputo.

**Keywords:** *Urban Redevelopment; Micro-Centralities; Sustainability; Intermodality.*

# ÍNDICE

## CAPÍTULO 01: INTRODUÇÃO

1. Introdução
2. Justificativa
3. Objectivos
4. Metodologia

02

## CAPÍTULO 02: REVISÃO DA LITERATURA

1. Requalificação Urbana
2. Expansão Urbana
3. Policentrismo Urbano
4. Espaço Público
5. Intermodalidade

06

## CAPÍTULO 03: DIAGNÓSTICO

1. Enquadramento
  - 1.1. Escala Macro
    - Sistema Urbano
    - Sistema Ambiental
    - Sistema de Mobilidade
  - 1.2. Escala Meso
2. Escala Micro
  - 2.1. Área de intervenção
  - 2.2. Topografia
  - 2.3. Padrão do cadastro
  - 2.4. Padrão do edificado
  - 2.5. Indefinição Urbana
  - 2.6. Mobilidade
  - 2.7. Verde Urbano
  - 2.8. Actividades
  - 2.9. Categoria de comércio

12

## **CAPÍTULO 04: REFERÊNCIAS PROJECTUAIS**

- 1.** Referências projectuais

**28**

## **CAPÍTULO 05: PROPOSTA INTEGRAL**

- 1.** Visão Futura
  - 1.1.** Masterplan
  - 1.2.** Modelo de ocupação da quadra
  - 1.3.** Mobilidade e intermodalidade urbana
  - 1.4.** Experiência pedonal e mobilidade sustentável
  - 1.5.** Infraestrutura hídrica
  - 1.6.** Infraestrutura energética
  - 1.7.** Sistema de espaços verdes e Espécies arbóreas
  - 1.8.** Actividade comercial e dinamismo urbano
  - 1.9.** Polos de atração e espaços públicos

**32**

## **CAPÍTULO 06: ESTIMATIVA DE CUSTOS**

- 1.** Estimativa de custos

**56**

## **CAPÍTULO 07: CONSIDERAÇÕES FINAIS**

- 1.** Conclusão
- 2.** Referências Bibliográficas

**58**



# CAPÍTULO 01: INTRODUÇÃO

Introdução  
Justificativa  
Objectivos  
Metodologia

## INTRODUÇÃO

No âmbito do Curso, apresenta-se o TCC a ser desenvolvido, com o tema "Requalificação urbana: um caso de estudo no bairro Mavalane 'A'".

Pensar a cidade é, antes de tudo, pensar nas pessoas que nela habitam, transitam e constroem suas histórias. No contexto urbano contemporâneo, marcado por desigualdades espaciais e pela fragmentação dos territórios, torna-se urgente revisitar os modos como planejamos e ocupamos o solo urbano. A requalificação de bairros como Mavalane "A" emerge, nesse cenário, como um acto político e sensível, que busca resgatar a dignidade dos espaços e das vidas ali enraizadas.

Este trabalho parte do princípio de que o urbano vai além da materialidade das ruas, edificações e infraestruturas. Ele se constitui como palco das relações humanas, dos conflitos e das possibilidades de transformação. Requalificar, portanto, é reconhecer o valor dos territórios populares e lançar novos olhares sobre suas potencialidades esquecidas ou negligenciadas. *Harvey (1989)* destaca que a requalificação envolve não apenas melhorias físicas, mas também sociais e econômicas.

Ao propor intervenções que dialogam com o cotidiano local e valorizam a identidade do território, reafirma-se a cidade como um bem coletivo — onde cada bairro importa, cada história conta e cada transformação tem o poder de reencantar o urbano.





## JUSTIFICATIVA

A escolha deste tema surge da necessidade de abordar os desafios urbanos enfrentados pelo bairro Mavalane "A".

A escolha do bairro Mavalane "A" como objecto de estudo justifica-se pela sua localização estratégica na malha urbana de Maputo e pelo seu elevado **potencial de transformação**, apesar das fragilidades urbanas que enfrenta. Caracterizado por uma **ocupação desorganizada**, carência de infraestrutura e **fragmentação urbana**, o bairro reflete os desafios comuns às periferias urbanas das cidades moçambicanas.

Requalificar este território representa uma oportunidade concreta de promover inclusão social, melhorar a qualidade de vida da população local e reequilibrar as dinâmicas territoriais da cidade. Ao propor o desenvolvimento de uma microcentralidade, este trabalho busca não apenas melhorar a funcionalidade do espaço urbano, mas também valorizar a identidade local e promover a integração entre centro e periferia. Trata-se de um esforço para construir uma cidade mais justa, acessível e sensível às realidades cotidianas dos seus habitantes.

## OBJECTIVOS

### TEMA

Requalificação Urbana: um caso no bairro Mavalane "A"

### OBJECTIVO GERAL

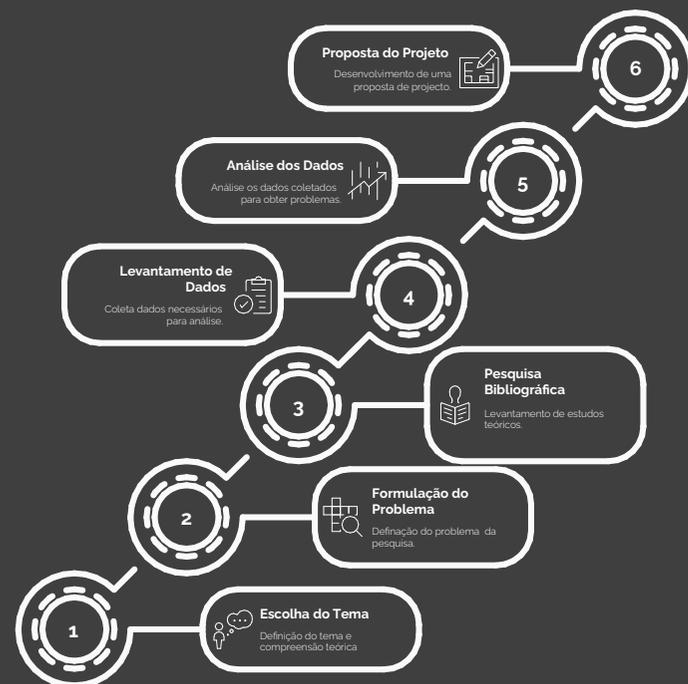
Desenvolver um projecto de requalificação urbana no bairro Mavalane "A", em Maputo, com o intuito de promover a integração de usos urbanos, a melhoria da infraestrutura e a inclusão social, visando o desenvolvimento sustentável da área.

### OBJECTIVOS ESPECÍFICOS

1. Identificar os principais problemas de infraestrutura e fragmentação urbana no bairro Mavalane "A";
2. Propor estratégias de requalificação urbana que integrem comércio, serviços, transporte e espaços públicos, visando melhorar a qualidade de vida dos moradores; e
3. Avaliar as potencialidades de transformação do bairro em uma área mais acessível, sustentável e conectada com outras partes da cidade.

## METODOLOGIA

A metodologia adotada para este estudo será de caráter **qualitativo e quantitativo**, com a combinação de diferentes abordagens para garantir uma análise abrangente do processo de requalificação urbana no bairro Mavalane "A".



# CAPÍTULO 02: REVISÃO DA LITERATURA

Requalificação Urbana  
Expansão Urbana  
Policentrismo Urbano  
Espaço Público  
Intermodalidade

## REQUALIFICAÇÃO URBANA

A requalificação urbana é uma estratégia usada para transformar áreas degradadas ou desorganizadas das cidades em espaços mais funcionais, seguros e integrados.

Segundo Carlos Leite (2012), esse processo vai além da melhoria física: envolve também sustentabilidade, inclusão social e valorização dos espaços públicos.

Para Villaça (2001), requalificar também significa corrigir desigualdades e garantir que as mudanças atendam às necessidades reais da população local, evitando que melhorias levem à expulsão dos moradores.

Afonso (2002) e Silva (2001) reforçam que, em contextos como o das cidades africanas, a requalificação urbana surge como resposta aos impactos negativos do crescimento urbano desordenado.





## EXPANSÃO URBANA

A expansão urbana é o crescimento das cidades para áreas periféricas, muitas vezes de forma desordenada. Isso ocorre, segundo Villaça (2001), pela falta de políticas públicas de habitação e planejamento, o que leva populações de baixa renda a ocupar terrenos sem infraestrutura.

Como consequência, surgem problemas como segregação social, aumento dos custos urbanos e dificuldade de acesso a serviços essenciais (Silva, 2001). Para Harvey (2004), isso reforça desigualdades, pois os investimentos se concentram em áreas centrais, deixando as periferias vulneráveis.

Assim, combater os efeitos negativos da expansão urbana exige planejamento inclusivo e intervenções que promovam maior integração e justiça social.

## POLICENTRISMO URBANO

O policentrismo urbano é uma estratégia de organização espacial que visa descentralizar funções urbanas concentradas em um único centro, promovendo um sistema com múltiplos núcleos urbanos interligados, cada um com certa autonomia funcional.

De acordo com Camagni, Capello e Caragliu (2015), o policentrismo urbano é uma ferramenta para o desenvolvimento territorial equilibrado, pois permite a distribuição mais equitativa de atividades econômicas, serviços e infraestrutura, contribuindo para a coesão social e territorial. Os autores ressaltam que esse modelo melhora a eficiência dos sistemas urbanos e reduz a pressão sobre os centros tradicionais.

Julião (2005) observa que, em regiões metropolitanas marcadas por expansão desordenada, como em muitos contextos do Sul Global, o **desenvolvimento policêntrico** pode ser uma **resposta à fragmentação urbana**, criando subcentralidades capazes de oferecer moradia, emprego e serviços próximos, diminuindo desigualdades espaciais.

## ESPAÇO PÚBLICO

Os espaços públicos são elementos fundamentais na estrutura urbana, pois funcionam como áreas de convivência, interação social, circulação e identidade coletiva. Eles assumem papel estratégico na promoção da inclusão, do bem-estar e da vitalidade urbana.

Gehl (2013) defende que praças, calçadas e parques bem planejados contribuem para cidades mais vivas e seguras, estimulando o uso cotidiano e espontâneo desses lugares.

Jacobs (1961) já alertava que a vida urbana depende da diversidade de usos e da presença constante de pessoas nas ruas. Segundo o autor, a observação do cotidiano demonstra que os espaços públicos de qualidade são aqueles que promovem o encontro de diferentes grupos sociais, fortalecendo o tecido social e a segurança urbana natural, chamada de "olhos da rua".



## INTERMODALIDADE

A intermodalidade refere-se à articulação entre diferentes modos de transporte (como autocarro, comboio, bicicleta e caminhada) de forma integrada, eficiente e acessível. O objectivo é facilitar a mobilidade urbana, reduzir o tempo de deslocamento e promover o uso racional dos meios de transporte.

De acordo com Cervero (1998), a intermodalidade permite que os usuários combinem diferentes sistemas de transporte em uma única viagem, aumentando a eficiência e reduzindo a dependência do automóvel. Essa abordagem é fundamental especialmente em áreas metropolitanas com deslocamentos longos e complexos.

Vasconcellos (2005) ressalta que a intermodalidade contribui para a equidade social, pois amplia as opções de transporte acessíveis à população de baixa renda. Ela também é uma ferramenta importante para promover a sustentabilidade urbana, reduzindo as emissões de poluentes e os congestionamentos.





# CAPÍTULO 03: DIAGNÓSTICO

Enquadramento  
Escala Micro

## DIAGNÓSTICO

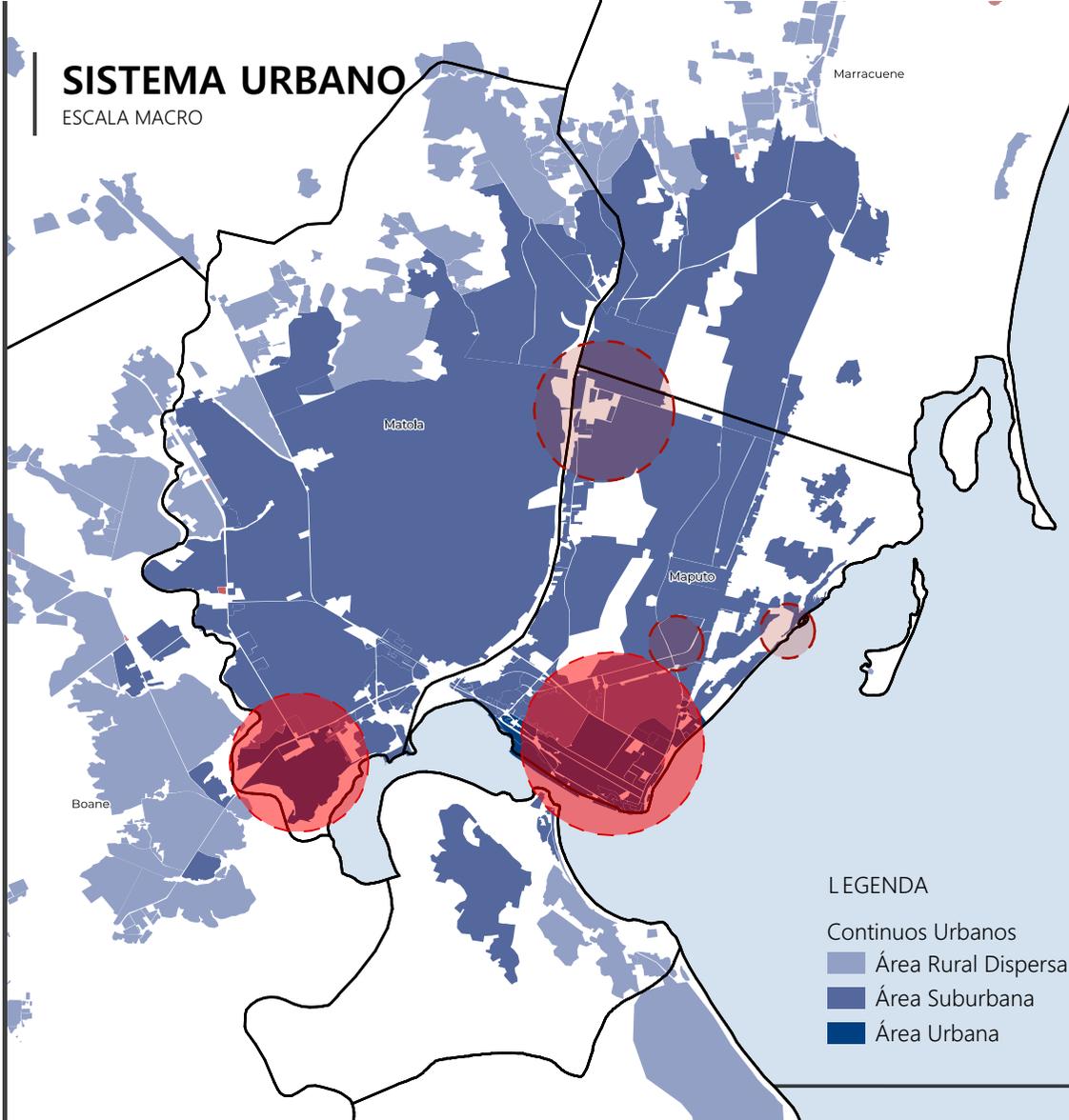
O diagnóstico urbano constitui uma etapa fundamental para a compreensão das dinâmicas espaciais, sociais, económicas e ambientais que moldam o bairro Mavalane "A".

Conforme destaca Villaça (2001), a análise criteriosa da realidade urbana é essencial para a definição de propostas de intervenção que dialoguem com as necessidades e potencialidades do território. Este capítulo sistematiza as informações obtidas por meio de levantamento de campo, análise cartográfica, observação directa e consulta a fontes secundárias, oferecendo uma leitura integrada do espaço urbano.

Neste trabalho, o diagnóstico foi realizado em duas escalas: a **escala macro**, que abrange o contexto metropolitano e o Município de Maputo, e a **escala micro**, focada especificamente na área de intervenção. A partir dessa análise, busca-se identificar os principais desafios e oportunidades existentes na área de estudo. O diagnóstico constitui, assim, a base técnica e conceitual sobre a qual será estruturada a proposta de requalificação urbana apresentada no capítulo 05.

# SISTEMA URBANO

ESCALA MACRO



## LEGENDA

Continuos Urbanos  
Área Rural Dispersa  
Área Suburbana  
Área Urbana

Centros Urbanos  
● Centro Urbano de nível 1  
○ Centro Urbano de nível 2

**Áreas Urbanas:** Geralmente, se desenvolvem em torno de centros urbanos já estabelecidos, como cidades ou grandes aglomerações urbanas.

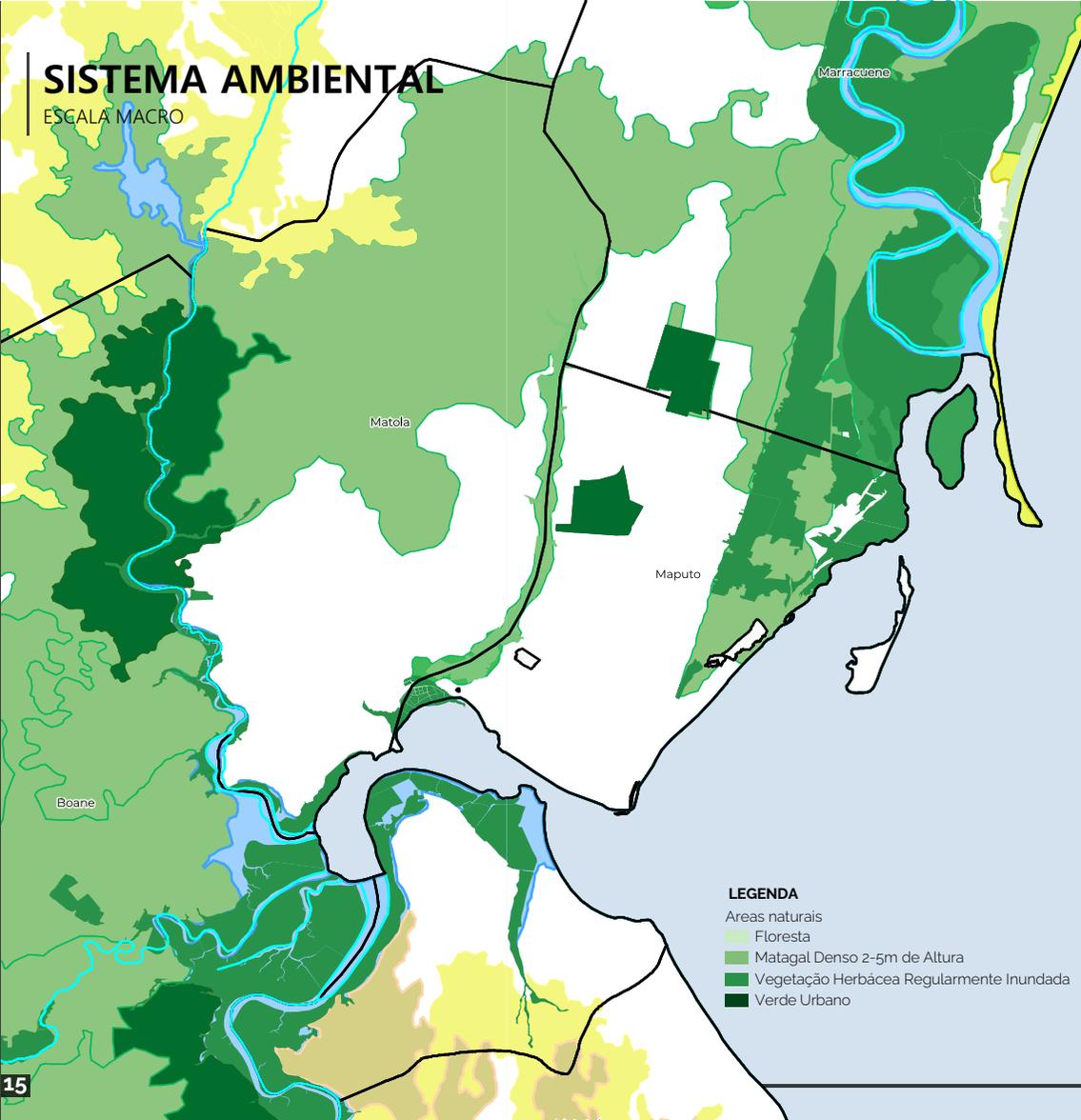
**Áreas Suburbanas:** Se expandem a partir das áreas urbanas centrais devido ao aumento populacional e à busca por espaços residenciais mais acessíveis ou com maior qualidade de vida.

**Áreas Rurais Dispersas:** São caracterizadas por uma baixa densidade populacional e uma ocupação do solo predominantemente voltada para actividades agrícolas, florestais ou outras relacionadas ao meio rural.



# SISTEMA AMBIENTAL

ESCALA MACRO



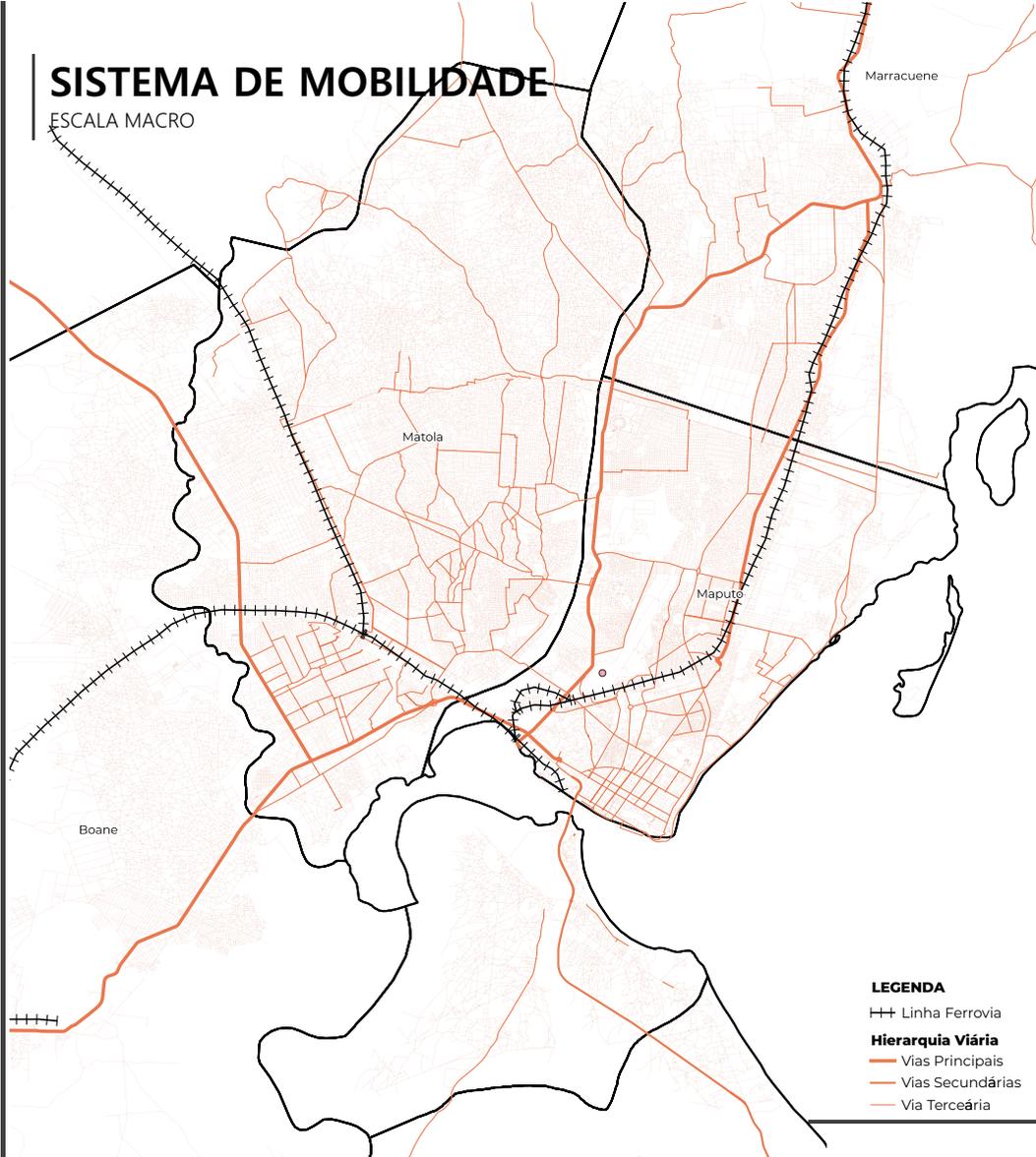
O crescimento urbano desordenado muitas vezes resulta na expansão descontrolada da fronteira urbana, levando ao desmatamento de áreas naturais, perda de habitat da vida selvagem e degradação dos ecossistemas locais.

A localização geográfica da Área Metropolitana de Maputo a torna vulnerável a desastres naturais, como inundações, deslizamentos de terra e ciclones tropicais.



# SISTEMA DE MOBILIDADE

ESCALA MACRO



Na Área Metropolitana de Maputo, assim como em muitas outras áreas urbanas em países em desenvolvimento, há uma série de problemas relacionados à mobilidade e transporte. Alguns desses problemas incluem:

- A ausência de um Plano Regional de Mobilidade e Transportes que aborde de maneira integrada essas questões, visando evitar decisões fragmentadas e descoordenadas.
- A carência de uma Autoridade de Transportes com atribuições claras nos níveis estratégico e tático. Esta entidade teria a capacidade de liderar de forma estratégica as opções de mobilidade na Província de Maputo, abrangendo todos os modos de transporte.



0km 16km 32km  
ESCALA: 1/1600000

# ENQUADRAMENTO

ESCALA MESO

MOAMBA

MARRACUENE

MATOLA

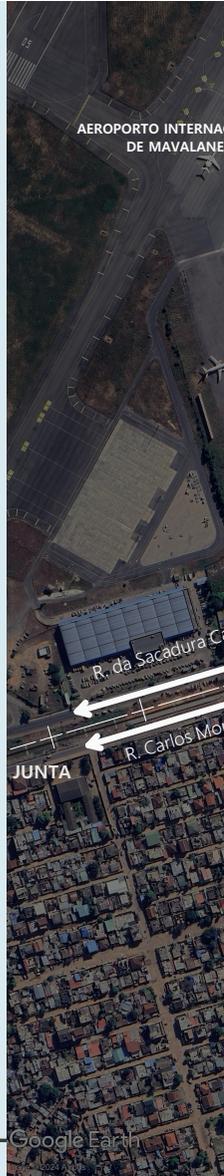
MAPUTO

Área Meso  
Mavalane "A"

BOANE

KATEMBE

Na escala meso, o foco recai sobre o bairro Mavalane "A", marcado por ocupações informais, infraestrutura precária e fragmentação urbana. O bairro possui uma mistura de usos residenciais e comércio informal, mas enfrenta dificuldades de mobilidade, acesso a serviços e articulação dos espaços públicos. Apesar disso, sua localização estratégica junto a infraestruturas como o aeroporto e a linha férrea oferece potencial para requalificação urbana integrada, com foco na conectividade, valorização dos espaços públicos e dinamização econômica local.





## LOCALIZAÇÃO

ÁREA DE INTERVENÇÃO

### CARACTERIZAÇÃO

O bairro Mavalane "A" está localizado na periferia da cidade de Maputo, Moçambique, nas proximidades do Aeroporto Internacional de Mavalane.

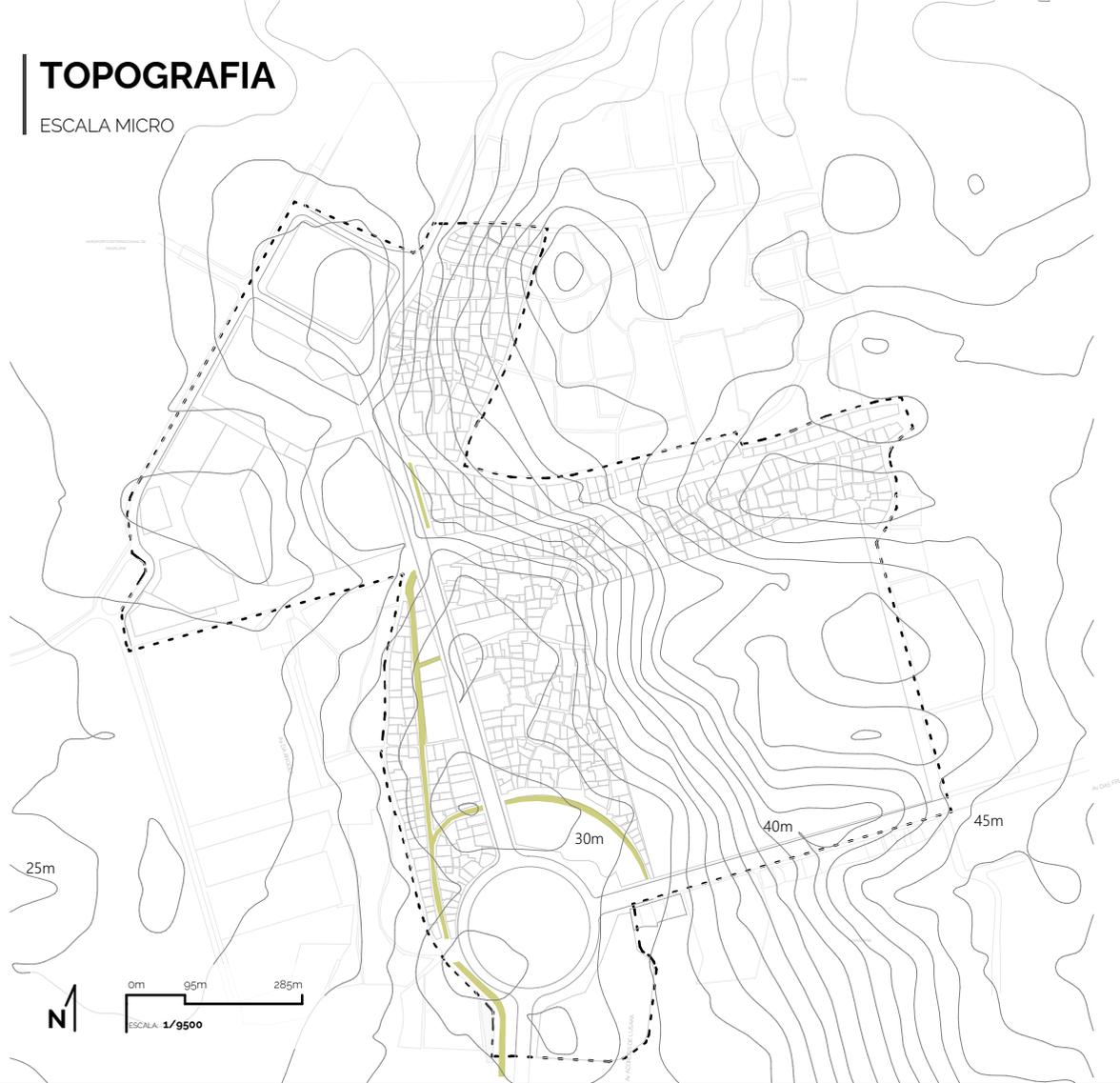
Situado a nordeste do centro da cidade, Mavalane "A" é delimitado por importantes eixos estruturantes, como a Avenida dos FPLM e a linha férrea.

Essa localização próxima ao aeroporto coloca o bairro em uma posição estratégica, ainda que subutilizada, oferecendo potencial para integração urbana e desenvolvimento econômico.

A área de estudo corresponde a **62 ha**.

# TOPOGRAFIA

ESCALA MICRO



## LEGENDA

- Curvas de nível
- - Limite da área de intervenção
- Vala de drenagem

## TOPOGRAFIA

A área de intervenção apresenta uma topografia em declive, que as vezes apresenta desafios para a área de intervenção, tendo em certas épocas como a época chuvosa. As águas pluviais usam o assentamento como área de passagem criando enchentes nas zonas baixas e tendo uma mobilidade condicionada.

A área apresenta um declive de 25 metros. O assentamento informal é a zona com maior depressão.

# PADRÃO DO CADASTRO

ESCALA MICRO



## LEGENDA

■ Edificado

□ Limite do lote

256 Número do lote

## Morfologia Cadastral

□ Área de lotes semi-regulares

○ Foco de lotes irregulares

## MORFOLOGIA CADASTRAL

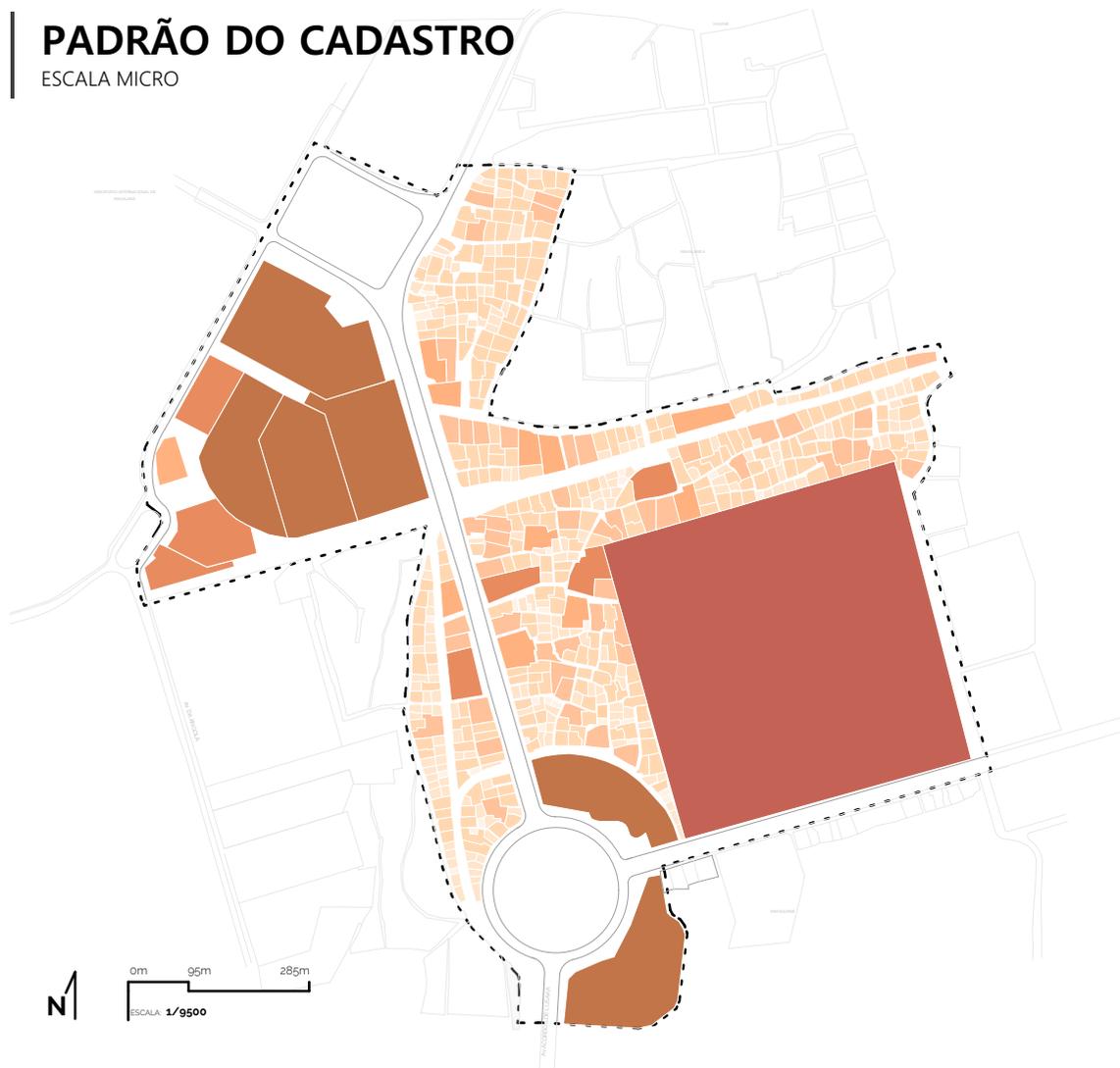
A morfologia cadastral da área de intervenção apresenta duas formas de ocupação, zonas **semi-ordenadas** que são vistos nas primeiras edificações a oeste da área de intervenção, e **zonas desordenadas** que se localizam nas habitações no norte e este da área de intervenção.

## TECIDO URBANO

O tecido urbano apresenta-se em duas formas de ocupação: **informal** de alta densidade habitacional e áreas **semi-consolidadas** ao longo da Av. Acordos de Lusaka e a oeste da área de intervenção.

# PADRÃO DO CADASTRO

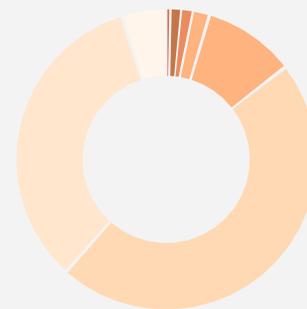
ESCALA MICRO



## LEGENDA

- Área maior que 50000 m<sup>2</sup>
- Área entre 50000 m<sup>2</sup> - 10000 m<sup>2</sup>
- Área entre 10000 m<sup>2</sup> - 2000 m<sup>2</sup>
- Área entre 2000 m<sup>2</sup> - 1000 m<sup>2</sup>
- Área entre 1000 m<sup>2</sup> - 500 m<sup>2</sup>
- Área entre 500 m<sup>2</sup> - 200 m<sup>2</sup>
- Área entre 200 m<sup>2</sup> - 100 m<sup>2</sup>
- Área menor que 100 m<sup>2</sup>

- Terreno ≥ 50000 m<sup>2</sup> (0.1%) - 1
- Terreno ≥ 10000 m<sup>2</sup> (1%) - 6
- Terreno ≥ 2000 m<sup>2</sup> (1%) - 7
- Terreno ≥ 1000 m<sup>2</sup> (2%) - 10
- Terreno ≥ 500 m<sup>2</sup> (10%) - 52
- Terreno ≥ 200 m<sup>2</sup> (48%) - 253
- Terreno ≥ 100 m<sup>2</sup> (33%) - 176
- Terreno ≤ 100 m<sup>2</sup> (5%) - 26



TOTAL

536

# PADRÃO DO EDIFICADO

ESCALA MICRO



## LEGENDA

-  Em estado de construção
-  Precário
-  Consolidado
-  Sofisticado

## Altimetria

-  1 Piso
-  2 Pisos
-  3 Pisos



# INDEFINIÇÃO URBANA

ESCALA MICRO



## LEGENDA

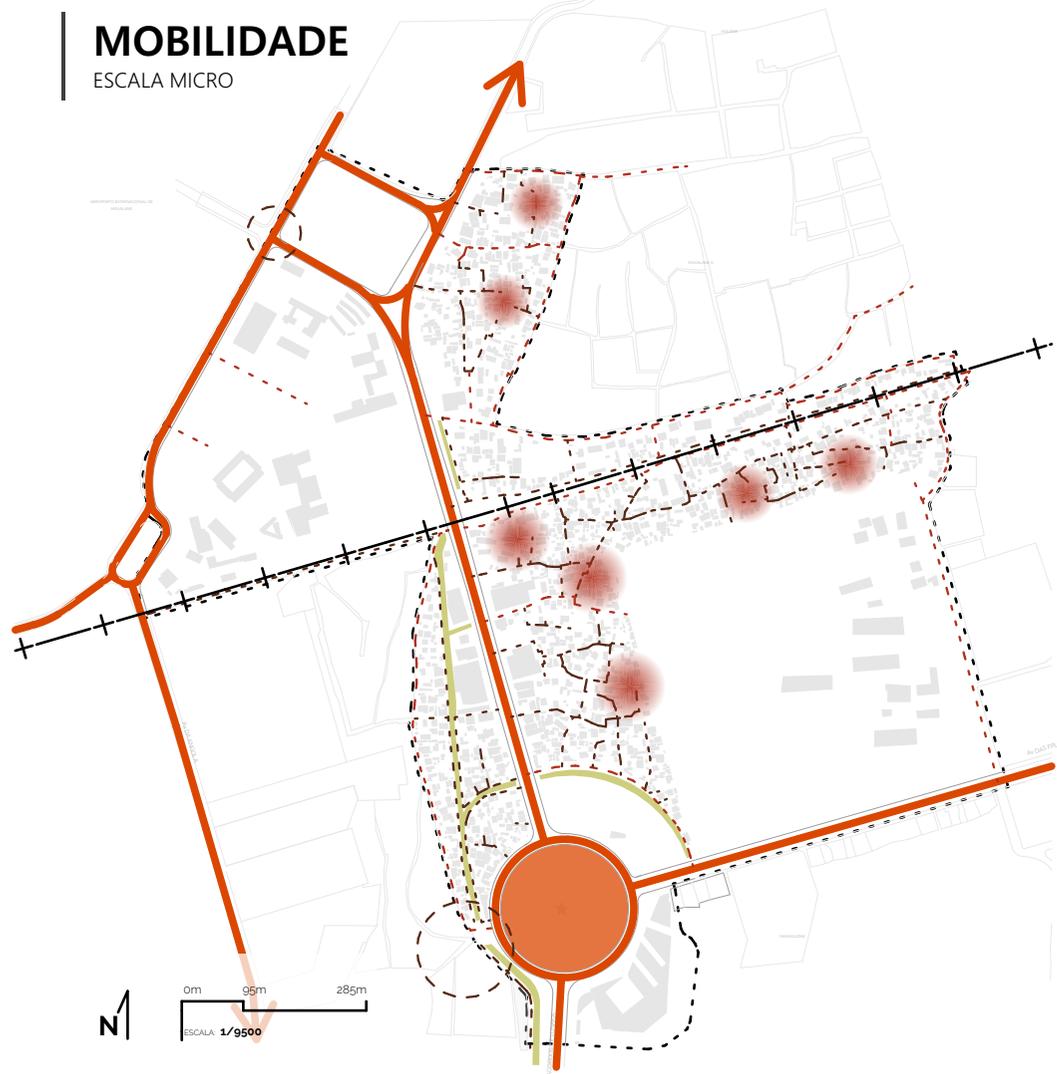
- Edificado
- Limite do lote
- Espaços de indefinição urbana
- Vala de drenagem

# INDEFINIÇÃO URBANA

Uma análise importante concentra-se nos chamados **espaços de indefinição urbana**. Essas áreas representam espaços, em lotes compartilhados, que emergiram organicamente, muitas vezes sem um planeamento prévio definido, e cujas actividades e funções não estão claramente estabelecidas. Esses locais costumam surgir entre conjuntos habitacionais e outros elementos urbanos.

# MOBILIDADE

ESCALA MICRO



## LEGENDA

### HIERARQUIA VIÁRIA

- Via Secundária
- - - Via Terciária

### MOBILIDADE

- - - Circulação Pedonal
- . - . Circulação Mista
- +— Ferrovia

### CONECTIVIDADE

- Rotunda
- Área de confusão
- Área sem acessibilidade

## MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Devido à ocupação espontânea e a falta de planejamento urbano, as vias no bairro são extremamente estreitas, chegando ao ponto de permitir a passagem de apenas uma pessoa por vez em algumas áreas limitando a circulação de veículos e pedestres.



# VERDE URBANO

ESCALA MICRO

## LEGENDA

-  Copa > 4m
-  Copa > 7m
-  Verde Urbano
-  Instituto de Investigação Agronómica
-  Vala de Drenagem



# VERDE URBANO

A área de intervenção apresenta uma diversidade de tipos de espécies de arborização sendo a maioria dentro dos terrenos dos residentes. a presença de área densas de arborização ou de arborização de grande copa pela sua maioria são usadas como espaços públicos de estar, pela falta de espaços urbanos públicos para o uso dos residentes.

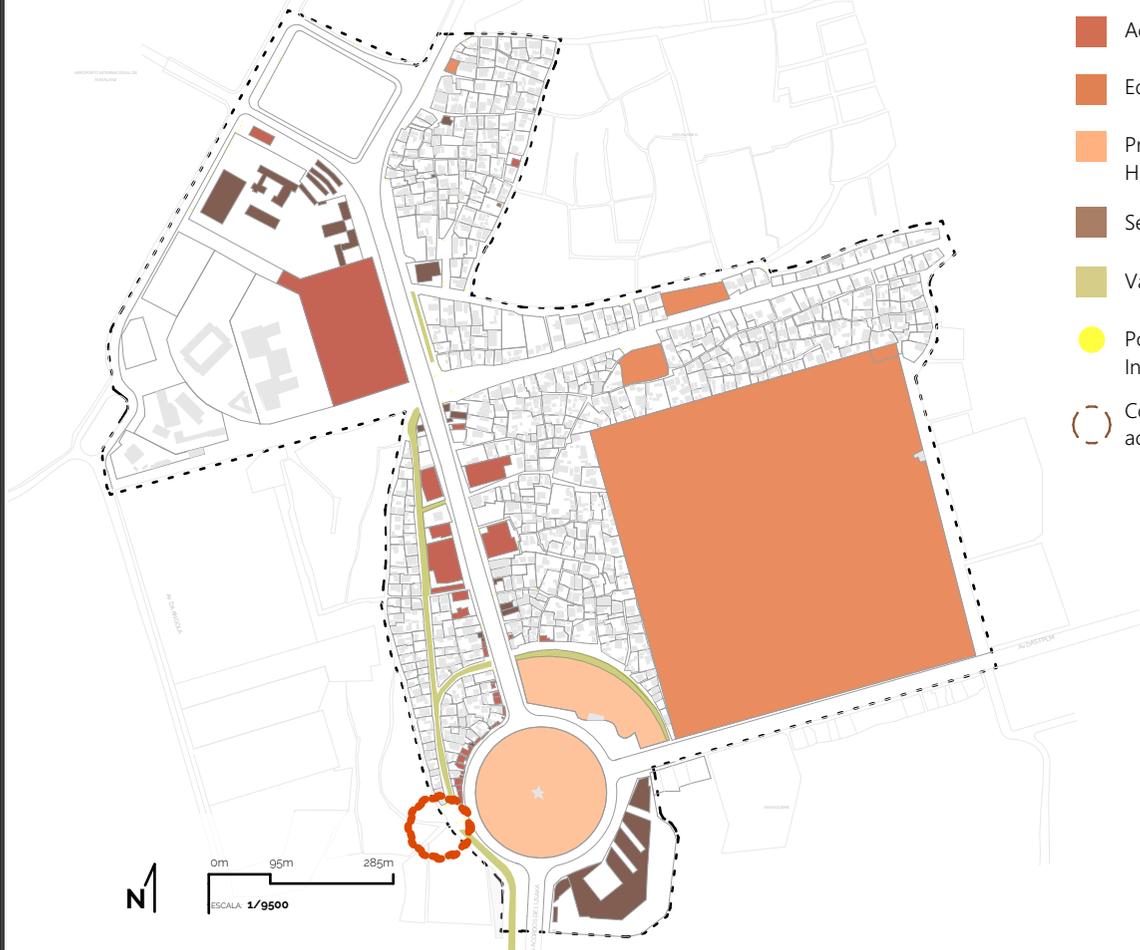


0m 95m 285m

ESCALA: 1/9500

# USO DO SOLO

ESCALA MICRO



## LEGENDA

- Actividade Comercial
- Equipamentos
- Praça dos Hérois (Local Histórico)
- Serviços
- Vala de drenagem
- Pontos de comércio Informal
- Concentração de actividades informais



## USO DO SOLO

As actividades, predominantemente, no bairro, estão voltadas para o comércio informal, com bancas e pequenas lojas concentradas principalmente na avenida Acordos de Lusaka. Ao longo da mesma há uma variedade de comércio, equipamentos e serviços que atendem às necessidades diárias dos moradores.



# CAPÍTULO 04: REFERÊNCIAS PROJECTUAIS

Referências Projectuais

## REFERÊNCIAS PROJECTUAIS

HABITAÇÃO  
COLECTIVA DE MOSCOVO

# RÚSSIA



A habitação colectiva de Moscovo, desenvolvida principalmente entre as décadas de 1920 e 1930, é um marco do urbanismo moderno voltado para atender as necessidades habitacionais da população de baixa renda após a Revolução Russa.

Os projectos priorizavam a densificação controlada, a funcionalidade e a colectividade, com edifícios multifamiliares de baixa a média altura, inseridos em grandes áreas abertas destinadas ao convívio social, jardins e equipamentos comunitários. A configuração buscava promover igualdade de acesso à moradia, racionalizar os espaços urbanos e integrar habitação, lazer e serviços em um único conjunto.

CENTRAL PARK,  
NOVA IORQUE

Projectado por Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux em 1857, o Central Park, em Nova Iorque, é um dos primeiros e mais emblemáticos parques urbanos do mundo. Sua concepção baseou-se na ideia de criar um espaço público acessível a todas as classes sociais, proporcionando contacto com a natureza no meio da cidade densa. O projecto valoriza a diversidade de usos — áreas de lazer, percursos pedonais, lagos e espaços abertos — integrando o ambiente natural à vida urbana. O parque tornou-se referência na estruturação de espaços públicos como elementos qualificados de urbanidade e inclusão social.



# EUA



FONTE: Olmsted Network, 2024

## ESTAÇÃO CENTRAL ULTRRECHT

# PAÍSES BAIXOS

O projecto da Estação Central de Utrecht é um exemplo de infraestrutura urbana integrada que promove a intermodalidade de transportes. A estação conecta diferentes modos de deslocamento - ferroviário, rodoviário, ciclovitário e pedonal - em um único espaço fluido e eficiente, facilitando a mobilidade urbana e regional. Além de sua função como nó de transporte, o projecto valoriza o espaço público, incorporando áreas de convivência, espaços comerciais e integração com o tecido urbano existente. A proposta reforça a importância de pensar os sistemas de transporte de forma articulada para promover a sustentabilidade, a inclusão social e a vitalidade das cidades contemporâneas.



FONTE: BENTHEM CROUWEL, 2020



# CAPÍTULO 05: PROPOSTA INTEGRAL

Visão Futura

## PROPOSTA INTEGRAL

As intervenções urbanas de carácter integrado surgem como resposta à complexidade crescente das cidades contemporâneas. Como afirma Villaça (2001), o espaço urbano é produto da interação entre diversos factores sociais, económicos e ambientais, exigindo propostas que articulem diferentes dimensões da cidade de forma coordenada. Benevolo (2001) também destaca que a transformação urbana efectiva não pode ser alcançada por ações isoladas, mas sim por estratégias territoriais amplas, capazes de redesenhar a estrutura urbana de modo duradouro.

Diferentemente dos tradicionais planos de acção segmentados em curto, médio e longo prazo, este tipo de intervenção apresenta uma visão de futuro para o território, oferecendo um quadro de referência para o desenvolvimento urbano a ser perseguido ao longo do tempo, conforme destacado por Secchi (2010), que afirma que os projectos urbanos devem propor imagens de futuro capazes de orientar as ações públicas e privadas de forma contínua e adaptativa.

Assim, a proposta aqui apresentada para o bairro Mavalane "A" baseia-se em uma abordagem integrada de requalificação compondo uma visão estratégica para o futuro do bairro.

# MASTERPLAN

VISÃO FUTURA



## LEGENDA

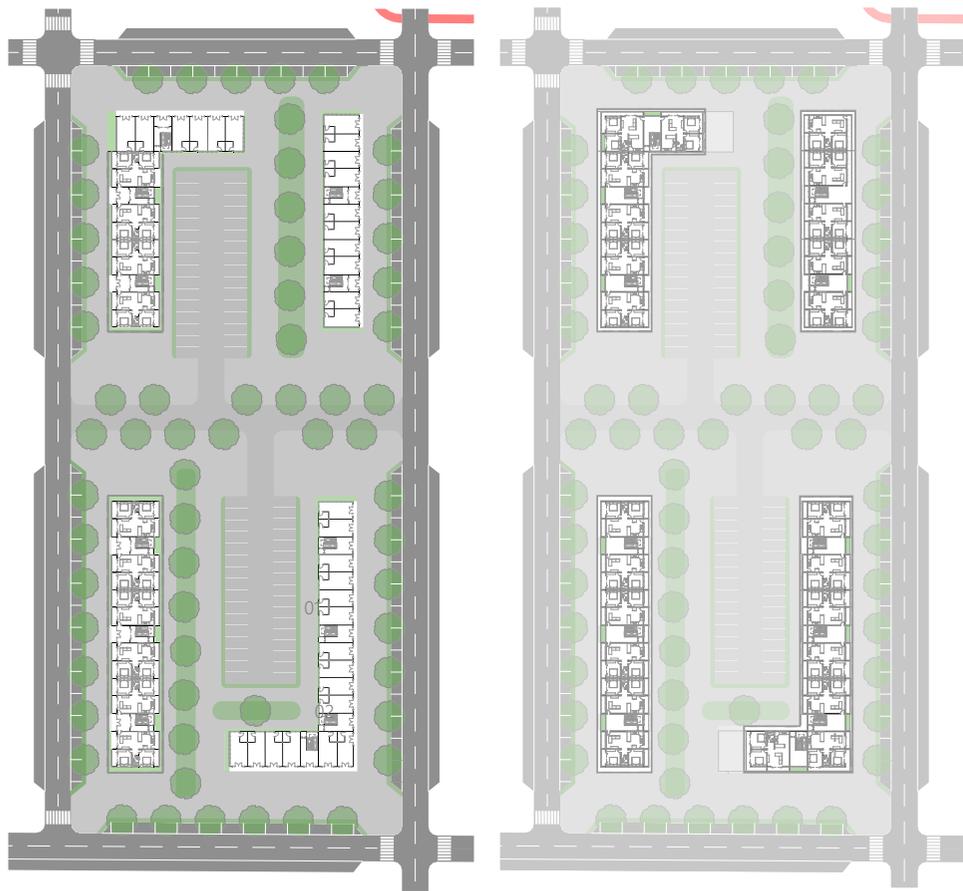
- Edificado
- Limite do lote
- Verde Público
- Verde Semi-público
- Canal Natural de água
- Ferrovias

# FRAGMENTAÇÃO URBANA

O Instituto de Investigação Agronômica (IIA) representa uma parcela significativa do território no bairro, criando assim uma fragmentação urbana, assim sendo este serve como o ponto focal para justificar e estruturar a intervenção urbanística no bairro, transformando essa grande área em uma oportunidade de reconexão, integração e desenvolvimento do bairro.

# MODELO DE OCUPAÇÃO DA QUADRA

QUADRA MISTA: FUNCIONALIDADE, VITALIDADE E IDENTIDADE URBANA

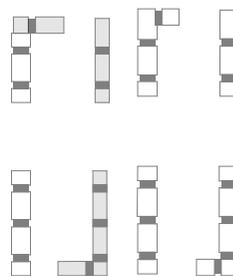


PLANTA DA QUADRA  
PISO TÉRREO

PLANTA DA QUADRA  
PISO TIPO

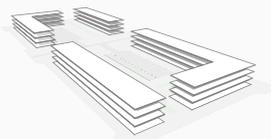
## LEGENDA

- Lojas
- Apartamentos
- Circulação Vertical
- 01 Estacionamento
- 02 Espaço Verde Ornamental

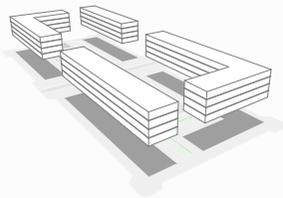


## PARÂMETROS URBANÍSTICOS

### COS



### CAS



### CIS



CAS	COS	CIS
0.21	0.9	0.5

## HABITAÇÃO SOCIAL

A proposta de ocupação da quadra destina-se à implantação de **habitação coletiva** de interesse **social**, organizada em edifícios **multifamiliares** de **média densidade**.

A disposição das edificações busca otimizar o uso do solo, foram previstos espaços comuns, áreas verdes e equipamentos de apoio comunitário, visando fortalecer a convivência social e garantir qualidade de vida.



# USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

COMPOSIÇÃO FUNCIONAL DO TERRITÓRIO REQUALIFICADO



## LEGENDA

- Edifícios Multifuncionais
- Edifícios Habitacionais
- Edifícios Comerciais
- Edifícios de Hotelaria
- Equipamentos Educacionais
- Equipamentos Institucionais
- Equipamentos de Transporte
- Espaços Públicos
- Espaços Semi-Públicos
- Verde Privado



## DISTRIBUIÇÃO DOS USOS URBANOS

A proposta de uso e ocupação do solo valoriza a diversidade funcional e a integração urbana. Ao longo dos eixos principais concentram-se actividades comerciais, serviços e equipamentos, criando frentes activas e promovendo dinamismo urbano. As zonas residenciais são distribuídas com equilíbrio, garantindo qualidade habitacional e proximidade aos espaços públicos e infraestruturas. A estratégia respeita o ambiente existente, incorpora princípios de sustentabilidade e promove uma cidade mais viva, compacta e acessível.

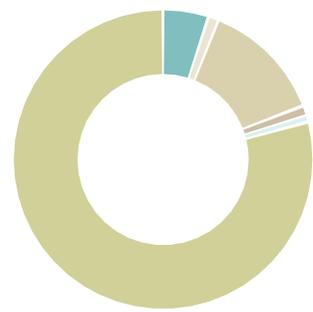
# ESCALA URBANA E DINAMISMO VERTICAL

DEFINIÇÃO DE ALTURAS E VOLUMES PARA ARTICULAÇÃO URBANA EFICIENTE



## LEGENDA

- Edifícios de 8 pisos
- Edifícios de 6 Pisos
- Edifícios de 4 pisos
- Edifícios de 3 pisos
- Edifícios de 2 pisos
- Edifícios de 1 piso



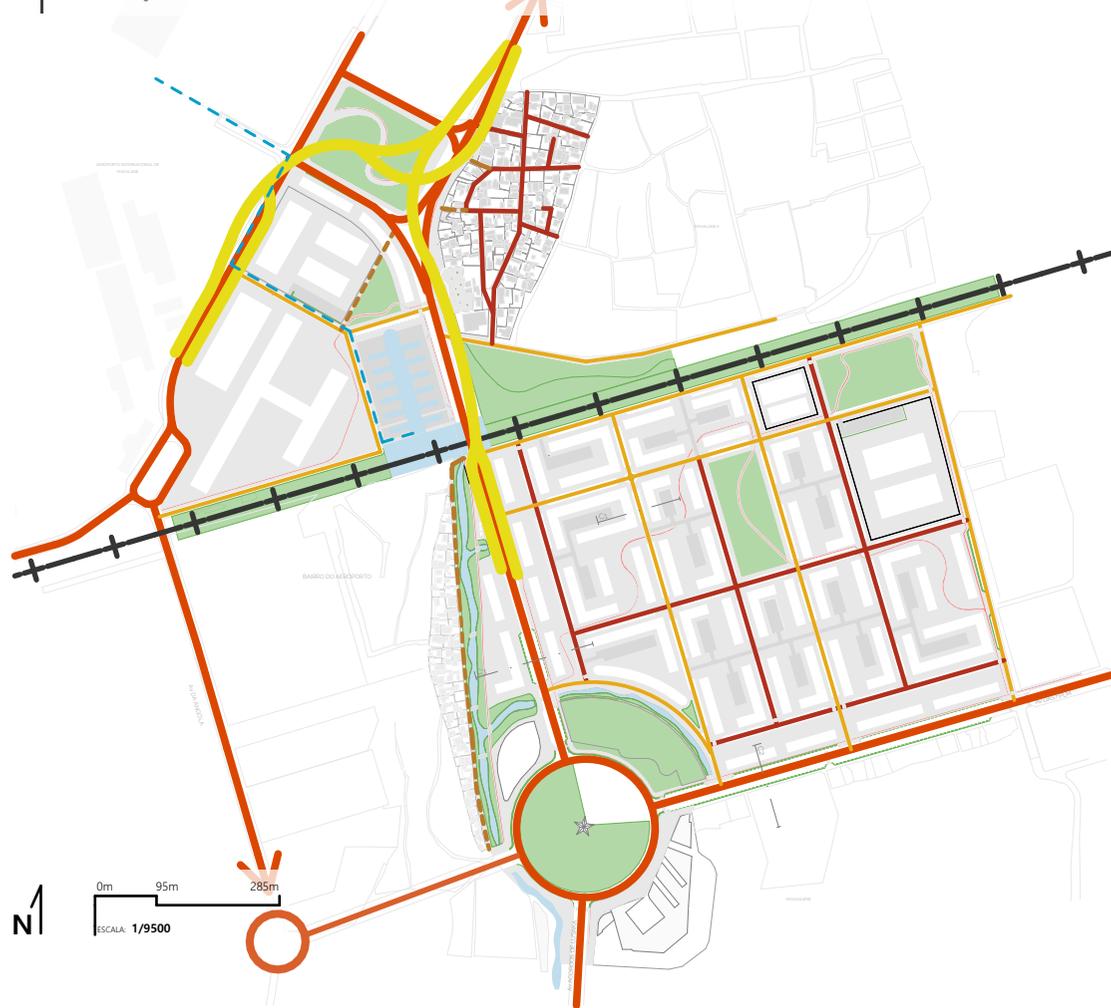
# PERFIL ALTIMÉTRICO

A distribuição das alturas dos edifícios segue uma lógica de valorização dos eixos principais e das centralidades propostas. As maiores alturas concentram-se nas zonas de uso misto e maior intensidade urbana, enquanto nas áreas residenciais o gabarito é mais controlado, respeitando a escala do bairro e garantindo conforto visual e boa integração com o entorno.



# MOBILIDADE E INTERMODALIDADE URBANA

INTEGRAÇÃO ENTRE MODOS DE TRANSPORTE PROMOVENDO ACESSIBILIDADE E CRESCIMENTO URBANO



## LEGENDA

### HIERARQUIA VIÁRIA

- Via Elevada (Via de Alta Capacidade)
- Via Principal (Vias Arteriais)
- Via Secundária (Vias Colectoras)
- Ruas residenciais (Vias Locais)
- Caminhos Pedonais

### MOBILIDADE

- Estação Intermodal
- Circulação Automóvel
- Circulação Pedonal
- Corredor do Tram
- Ciclovia
- Ferrovia

### TRAM ELÉCTRICO

Tram é um veículo sobre trilhos movido a electricidade, usado no transporte urbano. Ele funciona por meio de um motor eléctrico alimentado por cabos aéreos ou trilhos eletrificados, deslizando sobre trilhos fixos nas ruas.



## HIERARQUIA VIÁRIA

- **Vias de Alta Capacidade:** Estradas rápidas para evitar tráfego de atravessamento, permitindo fluxo contínuo.
- **Vias Arteriais:** Conectam diferentes zonas da cidade, permitindo tráfego intenso e acesso a áreas centrais.
- **Vias Colectoras:** Distribuem o tráfego das vias arteriais para áreas específicas.
- **Vias Locais:** Servem para acesso local, com menor fluxo e velocidade reduzida.

# MOBILIDADE E INTERMODALIDADE URBANA

INTEGRAÇÃO ENTRE MODOS DE TRANSPORTE PROMOVEDO ACESSIBILIDADE E CRESCIMENTO URBANO

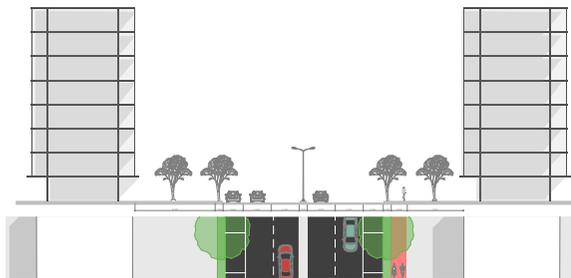
## C1- Vias Secundárias e Locais



## C2- Via Principal: Av. das FPLM



## C3- Via Principal: Av. Acordos de Lusaka



# MOBILIDADE & ACESSIBILIDADE

A proposta de mobilidade visa criar uma **rede intermodal** eficiente e sustentável, conectando o aeroporto à estação intermodal por meio de um **tram eléctrico**, proporcionando uma alternativa rápida e ecológica ao transporte individual. Além do tram, serão integrados outros modos de locomoção, como **autocarro**, **bicicletas** compartilhadas e **caminhadas**, garantindo opções acessíveis e eficientes para todos os usuários.

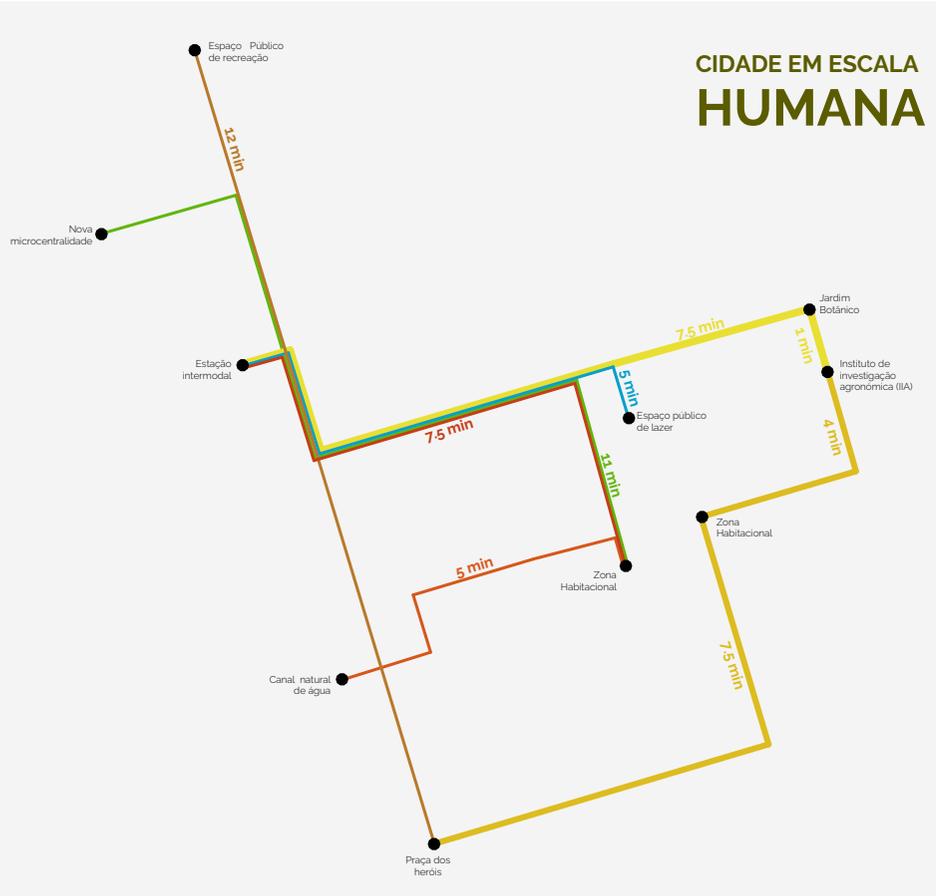
A proposta busca não apenas reduzir o uso do automóvel, mas também incentivar o **transporte colectivo** e a **mobilidade activa**, oferecendo uma rede de transporte que assegura acessibilidade total e conectividade em todo o bairro, promovendo uma cidade mais sustentável e inclusiva.



# EXPERIÊNCIA PEDONAL E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

VALORIZAÇÃO DA MOBILIDADE PEDONAL E ACESSIBILIDADE- QUALIDADE DE VIDA AO ALCANCE DE TODOS

REDE PEDONAL DE PROXIMIDADE



## MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A proposta promove uma **mobilidade sustentável** com foco na experiência pedonal, valorizando a cidade como um lugar para viver e circular com conforto. Os **percursos a pé** são **contínuos**, acessíveis e integrados aos espaços públicos, aumentando a atratividade e o valor do território. Ao conectar habitação, comércio e serviços por uma rede pedonal eficiente, a intervenção qualifica o ambiente urbano, estimula a vida ao ar livre e reduz a pressão do tráfego automóvel. Caminhar deixa de ser apenas deslocar-se — passa a ser parte da vivência e identidade do lugar.



# INFRAESTRUTURA HÍDRICA

GESTÃO INTELIGENTE DE ÁGUA: EFICIÊNCIA, RESILIÊNCIA E QUALIDADE DE VIDA



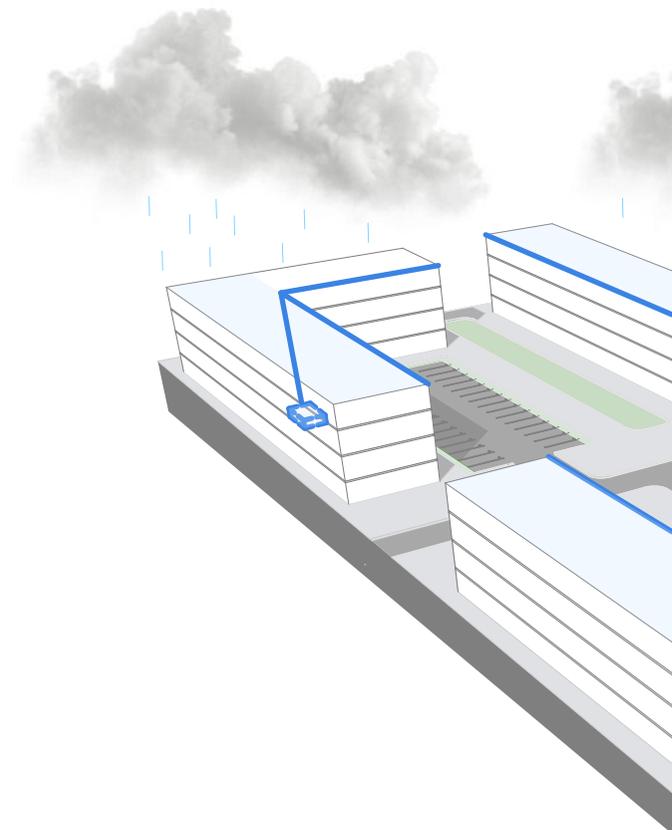
## LEGENDA

### ABASTECIMENTO DE ÁGUA

- Rede de distribuição de água
- Centro de Furos Privados de Abastecimento
- Estação de Abastecimento

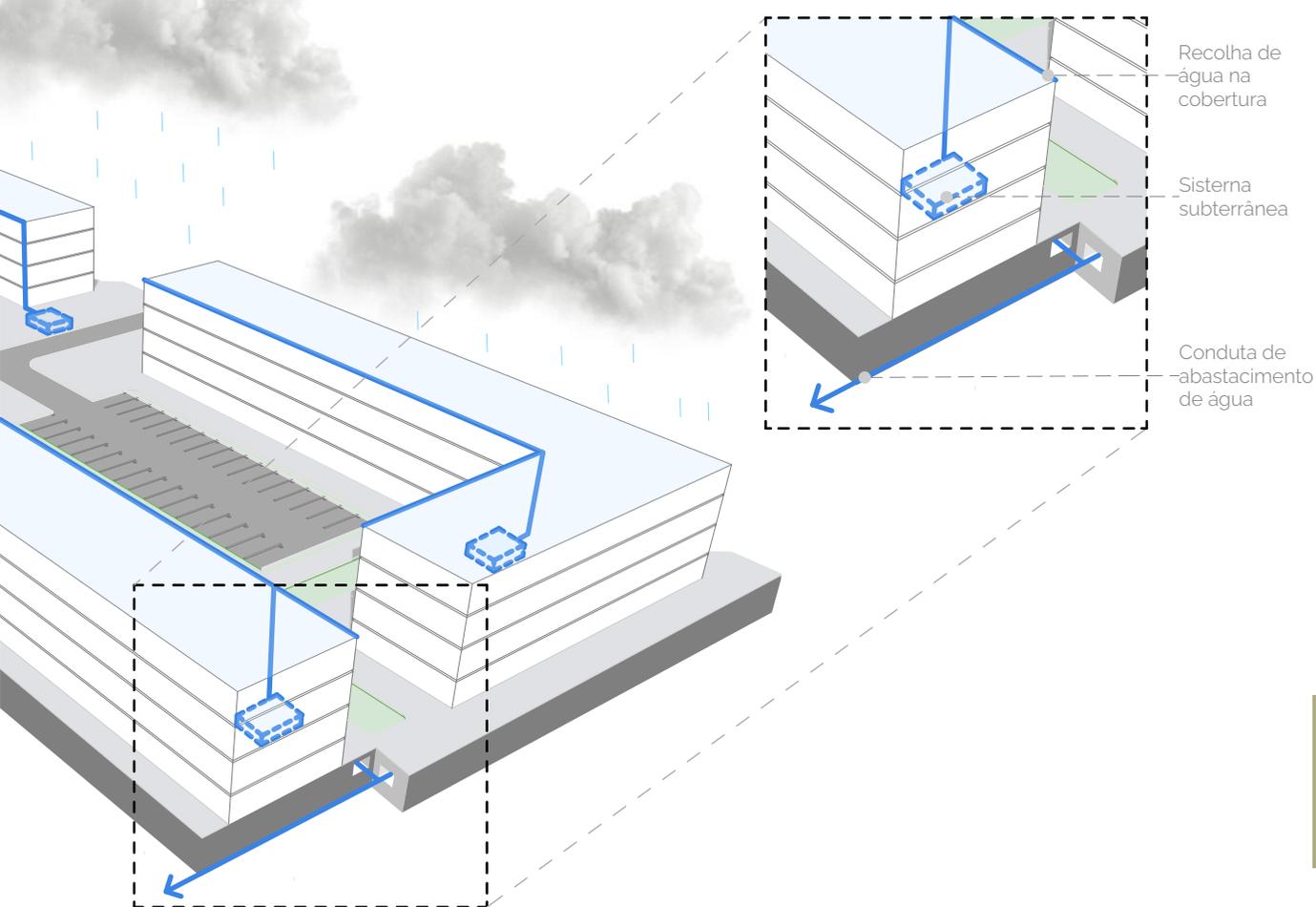
### DRENAGEM

- - - Rede de drenagem de águas pluviais
- Estação de tratamento de águas pluviais
- Linha de Água com função ecológica e paisagística



# INFRAESTRUTURA HÍDRICA

GESTÃO INTELIGENTE DE ÁGUA: EFICIÊNCIA, RESILIÊNCIA E QUALIDADE DE VIDA



## ABASTECIMENTO DE ÁGUA E DRENAGEM

A proposta de infraestrutura hídrica integra **soluções sustentáveis** com a **paisagem urbana**. O sistema prevê o **reuso de águas pluviais** para irrigação dos espaços verdes reduzindo o consumo de água potável e aumentando a eficiência do sistema.

A linha de água natural existente é preservada e requalificada, tornando-se um elemento activo da infraestrutura híbrida, com função **ecológica**, **paisagística** e de **drenagem**. Esta integração fortalece o vínculo entre natureza e cidade, valoriza os recursos locais e contribui para uma urbanização mais **resiliente** e **sustentável**.

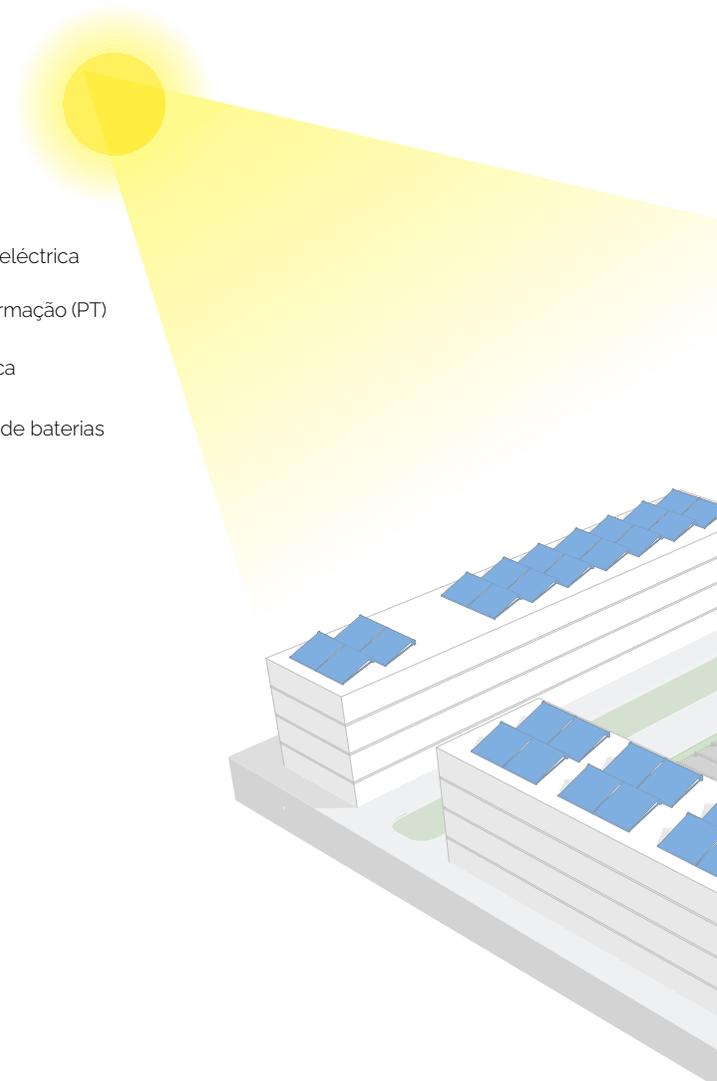


# INFRAESTRUTURA ENERGÉTICA

EFICIÊNCIA, SEGURANÇA E SUSTENTABILIDADE PARA UMA CIDADE VIVA, DIA E NOITE

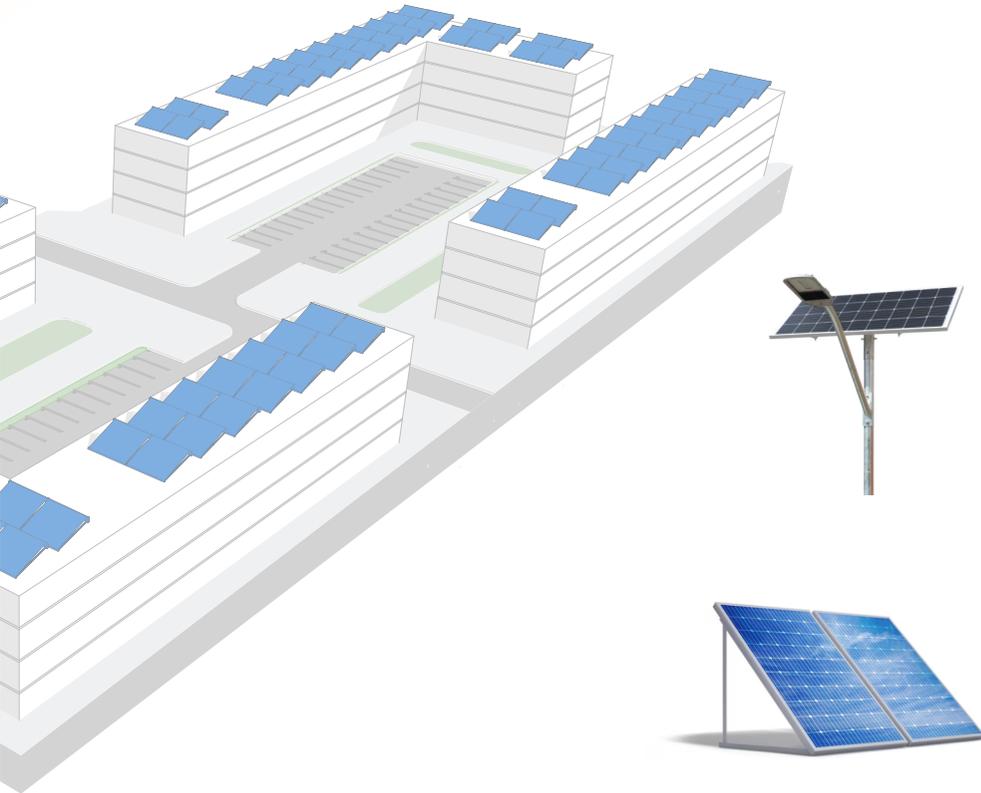
## LEGENDA

- Rede de energia eléctrica
- ⊙ Posto de Transformação (PT)
- Iluminação Pública
- Armazenamento de baterias



# INFRAESTRUTURA ENERGÉTICA

EFICIÊNCIA, SEGURANÇA E SUSTENTABILIDADE PARA UMA CIDADE VIVA, DIA E NOITE



SOL



PAINEL SOLAR



POTÊNCIA



GERADOR & BATERIA



ELECTRICIDADE



ENERGIA

## SISTEMA DE ENERGIA

# SOLAR

A proposta adota uma abordagem **sustentável** ao integrar **painéis solares** nos postes de iluminação pública e nos telhados dos edifícios. Nos postes, garantem autonomia na iluminação urbana. Nos edifícios, geram energia para abastecer parcialmente o conjunto urbano, promovendo **autossuficiência energética, redução de emissões** e valorização do ambiente construído.

## AUTOSUFICIÊNCIA ENERGÉTICA

A análise demonstrou que a área de intervenção possui potencial para atingir a **autossuficiência energética** por meio da geração **solar fotovoltaica**, garantindo o suprimento integral das necessidades locais e contribuindo para uma requalificação urbana energeticamente sustentável.

ÁREA TOTAL DISPONÍVEL

**32 425 m<sup>2</sup>**

ÁREA ÚTIL (70%)

**22 698 m<sup>2</sup>**

TAMANHO MÉDIO DO PAINEL

**1.7 m<sup>2</sup>**

QUANTIDADE DE PAINÉIS

**13 350 un**

POTÊNCIA POR PAINEL

**400W (0.4kW)**

POTÊNCIA TOTAL INSTALADA

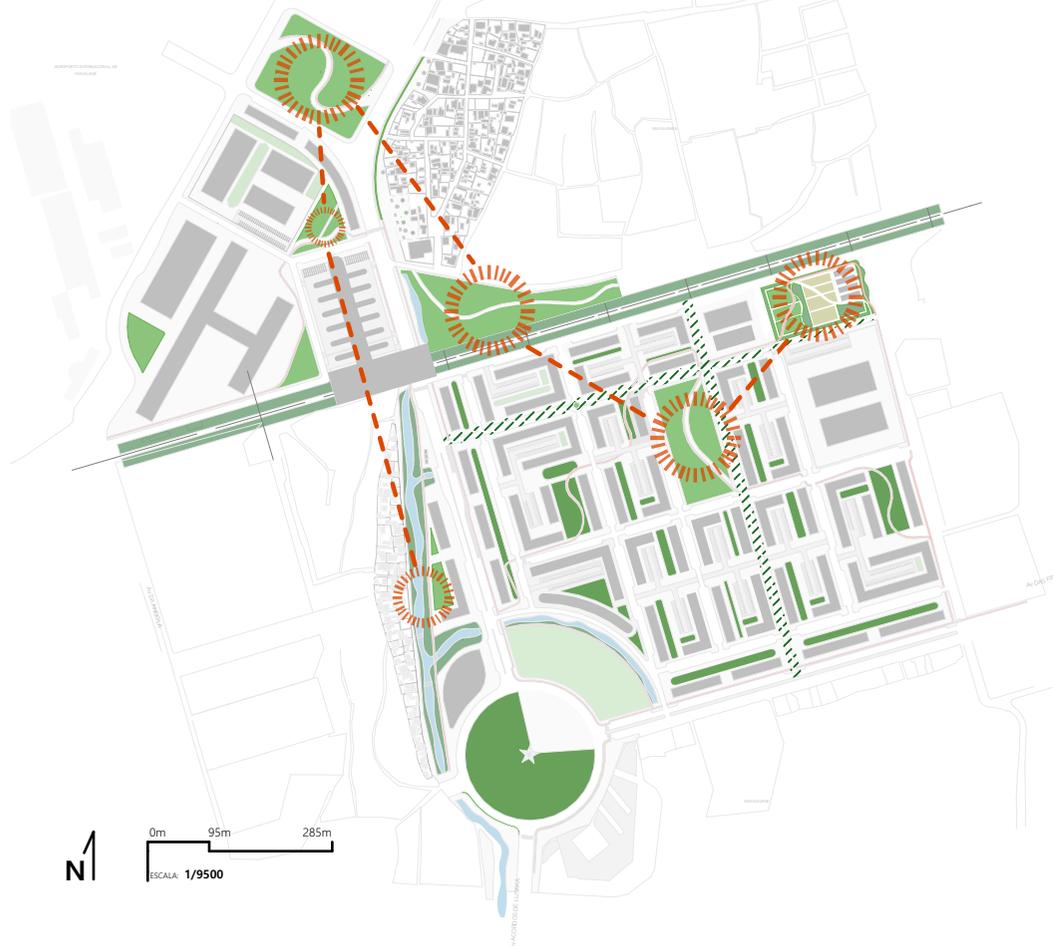
**5 340kW = 5.34MW**

ENERGIA PRODUZIDA/MÊS

**801 000 kWh/mês**

# SISTEMA DE ESPAÇOS VERDES

PAISAGENS VIVAS QUE RESPIRAM QUALIDADE URBANA E PROMOVEM O BEM-ESTAR



## LEGENDA

- Área Verde Privada
- Área Verde Pública
- Área Verde de Proteção
- Área Verde Semi-Público
- Área de Experimentação Agrícola
- Corredor Verde
- Rede de conexão de áreas verdes públicas

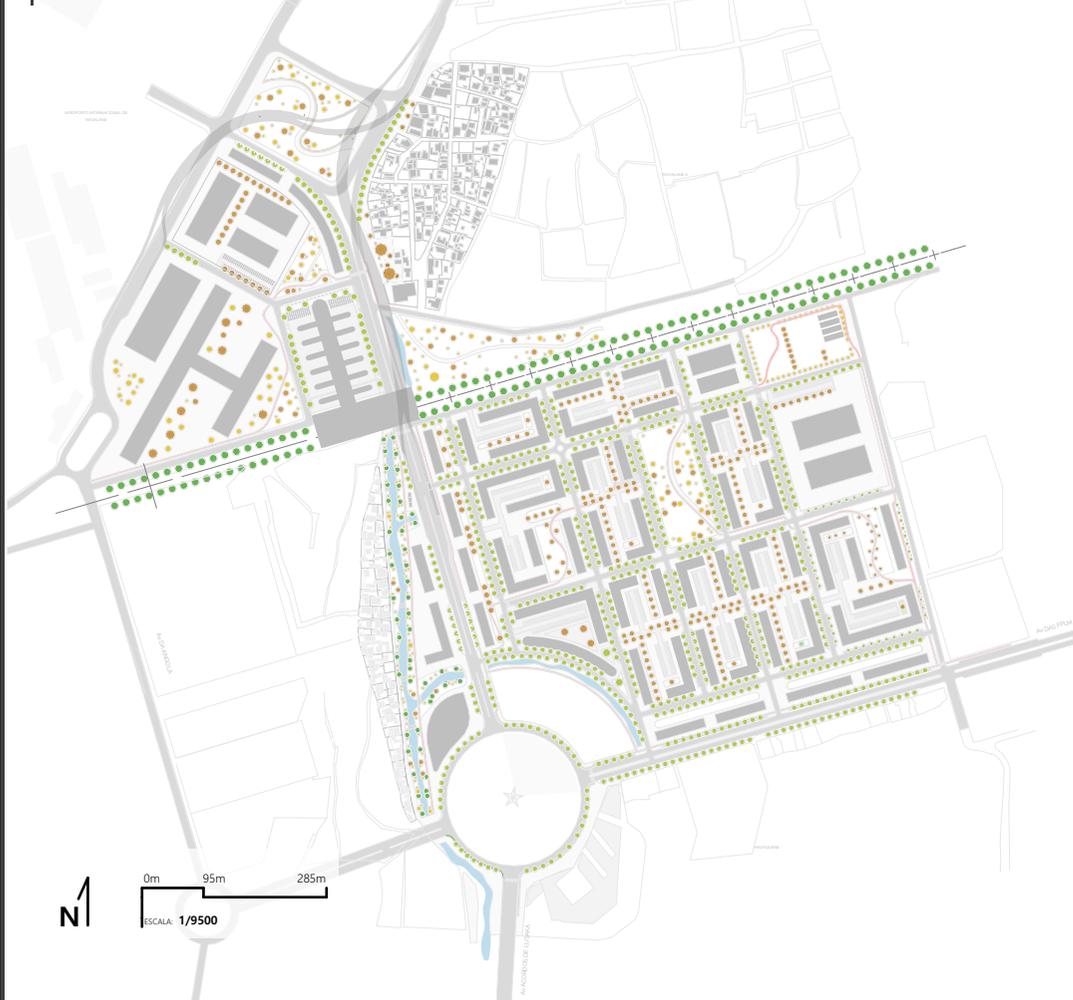
## ÁREA DE EXPERIMENTAÇÃO AGRÍCOLA COMO ESPAÇO PÚBLICO

Inserido no sistema de espaços verdes, a área de experimentação agrícola proposta, essencialmente, um **jardim botânico**, funciona como uma extensão viva do Instituto de Investigação Agrária, promovendo a educação ambiental, a preservação da biodiversidade e a experimentação agrícola em pequena escala. Aberto ao público, este espaço convida à interação entre ciência, paisagem e comunidade, servindo como **polo de conhecimento e lazer**.

Mais do que um jardim, é um **laboratório** a céu aberto onde visitantes podem aprender sobre espécies nativas, práticas agrícolas sustentáveis e o papel da natureza no equilíbrio urbano. Um verdadeiro pulmão verde que une **sustentabilidade, pesquisa e bem-estar** coletivo.

# ESPÉCIES ARBÓREAS

ÁRVORES COMO ELEMENTO-CHAVE DE CONFORTO, IDENTIDADE E ATRACTIVIDADE URBANA



## LEGENDA

- Árvores Cónicas
- Árvores de grande porte
- Árvores de médio porte
- Árvores de pequeno porte



### CASUARINA

Nome Científico: **Casuarina**

**Equisetifolia**

Altura: **15-35 metros**

Quantidade: 175



### ACÁCIA VERMELHA

Nome Científico: **Delonix Regia**

Altura: **15-20 metros**

Quantidade: 822



### ACÁCIA AMARELA

Nome Científico: **Vechellia**

**Farenesiana**

Altura: **7.5-15 metros**

Quantidade: 434



### FLOR DE PAVÃO

Nome Científico: **Caesalpinia**

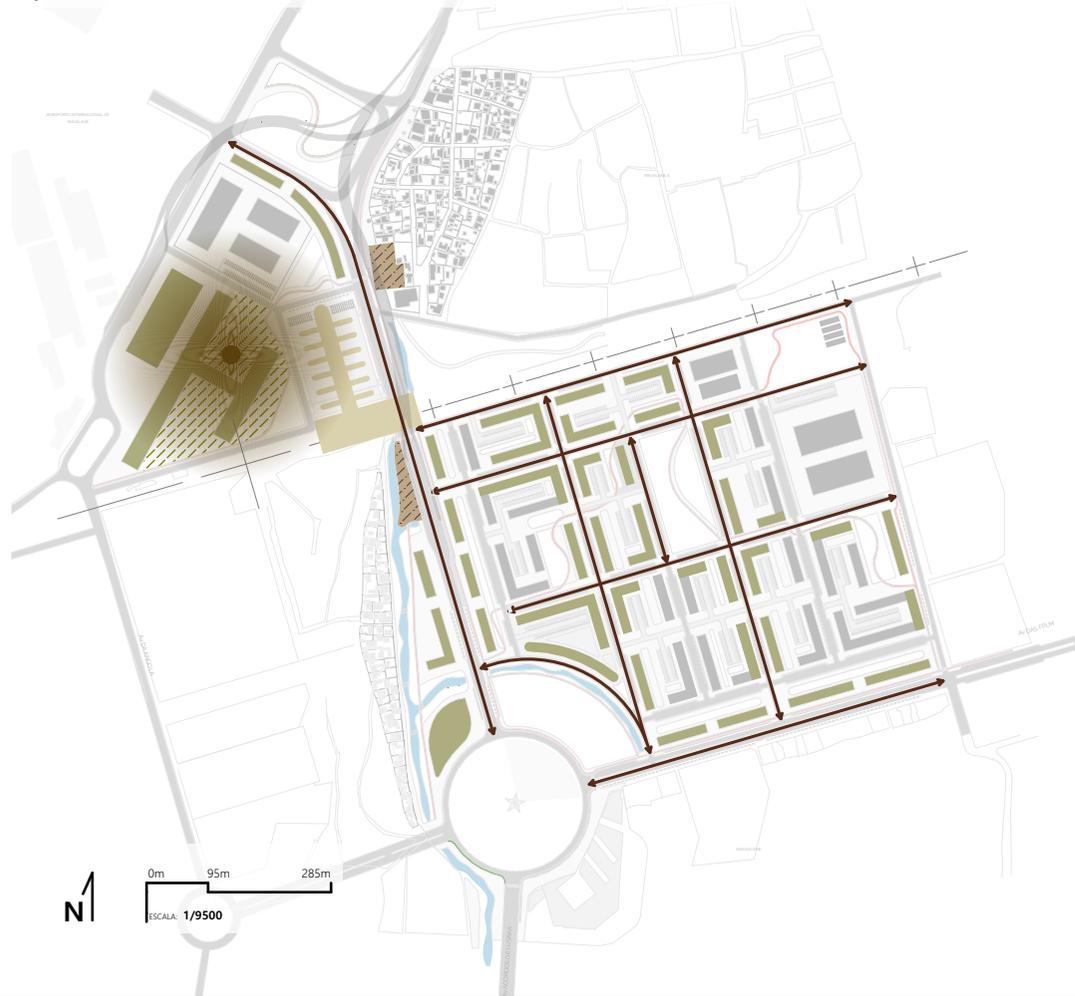
**pulcherrima**

Altura: **3-4 metros**

Quantidade: 256

# ACTIVIDADE COMERCIAL E DINAMISMO URBANO

ESPAÇOS QUE IMPULSIONAM A VIDA URBANA E VALORIZAM O TERRITÓRIO



## LEGENDA

- Comércio Formal no piso térreo
- Comércio Formal no edifício
- Área de comércio sazonal
- Comércio de rua em bancas
- Eixo comercial
- Microcentralidade

## MICROCENTRALIDADE COMO NÚCLEO DE DINAMISMO URBANO

A micro centralidade proposta articula diferentes usos com foco em serviços, comércio e mobilidade, formando um **núcleo urbano** dinâmico e acessível. Os eixos comerciais activam os espaços públicos e fortalecem a vivência pedonal, promovendo um ambiente urbano mais conectado, seguro e vibrante para o dia a dia.



# POLOS DE ATRAÇÃO E ESPAÇOS PÚBLICOS

CORREDORES VIVOS E PONTOS DE ENCONTRO: A CIDADE COMO PALCO DE EXPERIÊNCIAS URBANAS



## LEGENDA

- 1 Eco-Parque Urbano: parque linear
- 2 Estação Intermodal
- 3 Praça Central: Comércio e lazer
- 4 Espaço de Lazer: verde recreativo
- 5 Espaço de comércio local
- 6 Espaço Desportivo: desporto e lazer
- 7 Espaço de Lazer e recreativo
- 8 Jardim Botânico

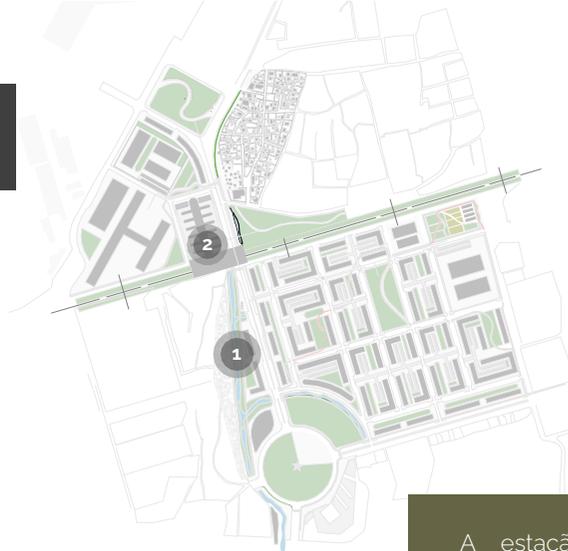
## POLOS DE ATRAÇÃO

Os polos de atração representam espaços estratégicos no tecido urbano com potencial para concentrar pessoas, promover a convivência e impulsionar actividades económicas, sociais e culturais. Estes espaços desempenham um papel fundamental na estruturação da cidade, funcionando como pontos de referência, encontro e dinamização local. A sua presença contribui para reforçar a vitalidade do bairro, estimular o uso do espaço público e fomentar a integração entre diferentes zonas da cidade.

**POLO**  
**01** | ECO-PARQUE URBANO  
PARQUE LINEAR



O Eco Parque Urbano é um espaço verde multifuncional implantado ao longo do canal de água, concebido para promover lazer, educação ambiental e integração comunitária. Com trilhas, áreas de descanso, vegetação nativa e espaços para atividades culturais, o parque valoriza a **paisagem natural** e contribui para a **recuperação ecológica** do canal, tornando-se um **pulmão verde** no coração do bairro.



**POLO**  
**02** |

A estação nasce como um **ponto de convergência urbana**, onde diferentes modos de transporte se encontram para transformar a mobilidade no bairro. Mais do que uma estação, é um **espaço vivo** que conecta pessoas, encurta distâncias e impulsiona o dinamismo local. Integrando autocarros, comboios, ciclovias e caminhos pedonais

## ESTAÇÃO INTERMODAL

CONEXÃO E MOBILIDADE



No coração do bairro, uma praça central dá vida à nova microcentralidade urbana — um espaço vibrante onde comércio, serviços e habitação se encontram de forma integrada. Com uma dinâmica voltada para o convívio, a diversidade e a proximidade, este núcleo promove uma cidade mais activa, inclusiva e conectada às necessidades da comunidade.

## POLO 03

### PRAÇA CENTRAL

COMÉRCIO E LAZER



## POLO 04 | ESPAÇO PÚBLICO DE LAZER VERDE RECREATIVO



Entre árvores e trilhas, surge um espaço pensado para respirar, brincar e conviver. Este parque urbano combina **natureza** e **recreação**, oferecendo um ambiente acolhedor onde o verde domina e o tempo desacelera — um convite ao bem-estar no meio da cidade.

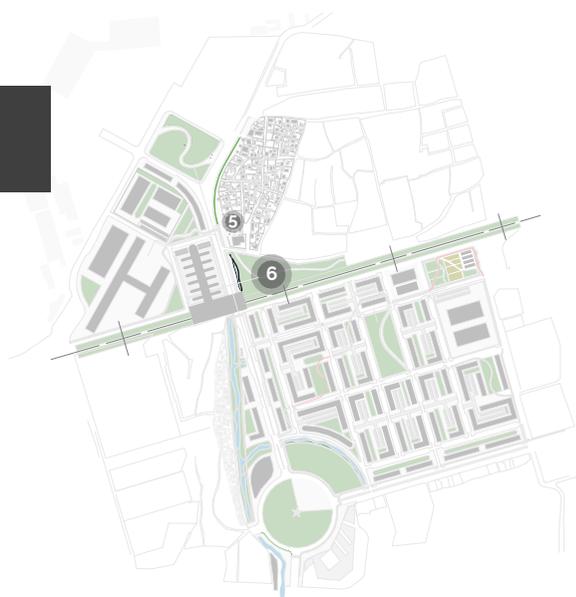


## POLO 05 |

Este espaço valoriza a **economia informal**, oferecendo estrutura, organização e dignidade ao comércio de feira que já faz parte do dia a dia da comunidade. Mais do que um mercado, é um **ponto de encontro**, de troca e de identidade local — um motor de **dinamismo social** e **económico** no tecido urbano.

## CENTRO DE COMÉRCIO LOCAL

COMÉRCIO DE FEIRA E LAZER



## POLO 06

ESPAÇO PÚBLICO DE DESPORTO  
DESPORTO E RECREAÇÃO



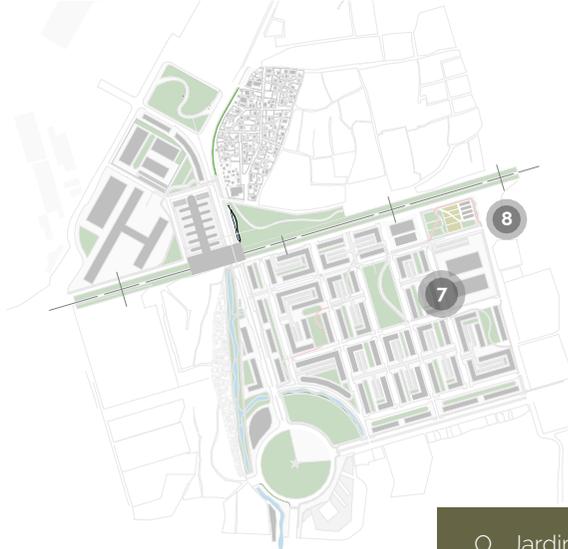
Área ao ar livre destinada à prática de desporto e actividades recreativas. Conta com campos e espaços abertos que permitem a realização de jogos, exercícios e brincadeiras. É um **ambiente dinâmico**, pensado para estimular a **actividade física** e o **convívio** entre os moradores do bairro. O espaço é pensado para receber pessoas de todas as idades, promovendo saúde, lazer e integração social.

## POLO 07 | ESPAÇO PÚBLICO DE LAZER

LAZER E VERDE RECREATIVO



Localizado no coração da zona residencial, este espaço de lazer e recreação foi pensado para oferecer momentos de **tranquilidade** e **descontração** aos moradores. Com áreas abertas para brincadeiras, descanso e encontros informais, torna-se um **ponto de respiro** no cotidiano do bairro — promovendo bem-estar, proximidade entre vizinhos e qualidade de vida.



## POLO 08

O Jardim Botânico, em parceria com o Instituto de Investigação Agronômica, é um espaço dedicado à experimentação agrícola e ao estudo das plantas. Aqui, moradores e pesquisadores podem explorar **técnicas sustentáveis** de cultivo, promover a **preservação ambiental** e aprender sobre a **biodiversidade** local. Com áreas de plantio e cultivo, o espaço se torna um centro de aprendizado e inovação no campo da agricultura.

## JARDIM BOTÂNICO

ÁREA DE EXPERIMENTAÇÃO AGRÍCOLA





# CAPÍTULO 06: ESTIMATIVA DE CUSTOS

Estimativa de custos

## ESTIMATIVA DE CUSTOS

A estimativa de custos do presente projecto será realizada com base nos custos de implantação das infraestruturas urbanas, considerados como parâmetro para o cálculo do custo total de urbanização da área de intervenção.

Para este fim, foram utilizadas as dimensões reais de cada componente projetado, incluindo pavimentação viária, via elevada, ciclovias, calçadas, redes técnicas (abastecimento de água, esgoto, energia eléctrica, telecomunicações e drenagem), sinalização, paisagismo e urbanização de espaços públicos. Cada infraestrutura foi quantificada e associada ao seu respectivo custo unitário médio, resultando numa estimativa técnica que reflète as necessidades específicas da área de intervenção.

INFRAESTRUTURA	UNIDADE	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO (USD)	SUBTOTAL (USD)
Infraestrutura viária	m <sup>2</sup>	45 056	65	2 928 640,00
Drenagem Pluvial	m	5 040	125	630 000,00
Rede de abastecimento de água	m	5 040	85	428 400,00
Rede de esgoto	m	5 040	100	504 000,00
Rede de energia eléctrica	m	5 040	75	378 000,00
Rede de telecomunicações	m	5 040	50	252 000,00
Iluminação pública	postes	168	950	159 600,00
Ciclovias	m <sup>2</sup>	8 000	55	440 000,00
Via elevada	m <sup>2</sup>	24 525	1 200	29 430 000,00
Calçadas/ Passeios	m <sup>2</sup>	30 000	40	1 200 000,00
Paisagismo e arborização	m <sup>2</sup>	40 000	15	600 000,00
<b>TOTAL ESTIMADO (USD)</b>				<b>36 950 640,00</b>
<b>TOTAL ESTIMADO (MZN)</b>				<b>2 401 791 600,00</b>

# CAPÍTULO 07: CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclusão  
Referências Bibliográficas

## CONCLUSÃO

Repensar o espaço urbano é, acima de tudo, repensar a vida que nele se desenrola. Trata-se de reconhecer que o território urbano não é apenas uma delimitação física, mas um reflexo das dinâmicas sociais, culturais e econômicas que se manifestam cotidianamente.

Requalificar um bairro como Mavalane A vai além da simples intervenção no espaço construído. É propor caminhos para uma cidade mais justa, integrada e sensível às reais necessidades da população. É, também, compreender que as periferias urbanas não devem ser vistas como espaços à margem, mas como territórios com identidade, história e elevado potencial de transformação.

Mais do que um exercício técnico, este trabalho constitui um olhar crítico e propositivo sobre os rumos que nossas cidades podem tomar - a partir de estratégias fundamentadas no planejamento urbano, mas fortemente enraizadas na realidade local e no diálogo com os seus habitantes.

Assim, reafirma-se a importância da requalificação urbana como ferramenta fundamental para promover inclusão, resiliência e equilíbrio territorial, contribuindo para a construção de cidades mais humanas, funcionais e sustentáveis.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### LIVROS E ARTIGOS ACADÊMICOS

- AFONSO, José Roberto. Requalificação urbana e os instrumentos de política urbana do Estatuto da Cidade. *Revista de Direito Urbanístico e Ambiental*, v. 2, n. 3, p. 75-89, 2002.
- CAMAGNI, R.; CAPELLO, R.; CARAGLIU, A. The rise of second-rank cities: what role for agglomeration economies? *European Planning Studies*, v. 23, n. 6, p. 1069-1089, 2015. <https://doi.org/10.1080/09654313.2013.772069>
- CERVERO, R. *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Washington, DC: Island Press, 1998.
- GEHL, J. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens do nosso tempo*. 3. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1989.
- JACOBS, J. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961.
- JULIÃO, R. P. Metropolização e rede urbana no Brasil: novas configurações espaciais? In: SPOSITO, J. C. (Org.). *A nova geografia das redes urbanas*. São Paulo: Contexto, 2005, p. 27-47.
- LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. 10. ed. São Paulo: Bertrand Brasil, 1991.
- LEITE, Carlos. *Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: Desenvolvimento sustentável num planeta urbano*. São Paulo: Bookman, 2012.
- MASCARÓ, J. L.; YOSHINAGA, M. M. O custo de implantação de infraestrutura urbana: suporte para os gestores públicos. UNOESC, 2005. Disponível em: <https://www.unoesc.edu.br/wp-content/uploads/2024/03/O-Custo-de-Implantacao.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2025.
- SANTOS, Boaventura de Sousa. *Para uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- SILVA, Maria Adélia Aparecida. *A cidade: urbanização e exclusão*. São Paulo: Contexto, 2001.
- VASCONCELLOS, E. A. *Urban transport, environment, and equity: The case for developing countries*. London: Earthscan, 2005.
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

### FONTES ONLINE

- BENTHEM CROUWEL ARCHITECTS. Utrecht Central Station. Disponível em: <https://benthemcrouwel.com/project/utrecht-central-station>. Acesso em: 28 out. 2024.
- ESTÚDIO MÓDULO. *Habitação Coletiva em Moscou*. Disponível em: <https://estudiomodulo.com.br/projetos/habitacao-coletiva-em-moscou/>. Acesso em: 28 out. 2024.
- OLMSTED NETWORK. Central Park. Disponível em: <https://olmsted.org/sites/central-park/>. Acesso em: 28 out. 2024.
- YOGERST, Joe. Everything to know about Central Park, New York City. *National Geographic*, 19 set. 2019. Disponível em: <https://www.nationalgeographic.com/travel/article/everything-to-know-about-central-park>. Acesso em: 28 out. 2024.

### DOCUMENTOS INSTITUCIONAIS E CORRESPONDÊNCIAS

- AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P., Resposta à solicitação de informação à entidade provedora de serviços no Município de Maputo, no âmbito da regularização fundiária dos 20 bairros de assentamentos informais integrados no Projeto de Transformação Urbana de Maputo. Correspondência dirigida por Idálio Juvane, Vereador de Planeamento, Ordenamento Territorial e Ambiente. Maputo, 21 nov. 2024, 1 carta.

