

TCC 2024-25

Construindo uma Nova Centralidade

Requalificação Urbana do Bairro de Guachene - Katembe

PLANEAMENTO FISICO | TUTOR : DOMINGOS MACUCULE

ALEXANDRE JERÓNIMO DA GRAÇA MUFUME

Construindo uma Nova Centralidade

Requalificação Urbana do Bairro de Guachene - Katembe

Trabalho de Culminação de Curso apresentado a Universidade Eduardo Mondlane, como parte das exigências para a obtenção do grau de licenciatura em Arquitectura e Planeamento Físico.

PLANEAMENTO FÍSICO | TUTOR: DOMINGOS MACUCULE

ALEXANDRE JERÓNIMO DA GRAÇA MUFUME





DECLARAÇÃO

Eu, Alexandre Jerónimo da Graça Mufume, estudante do 5º ano do curso de Arquitectura e Planeamento Físico, declaro, para os devidos fins, que o presente trabalho é da minha inteira autoria, não tendo sido previamente apresentado para a obtenção de qualquer grau académico ou em qualquer outro contexto. As ideias, análises e conclusões aqui expostas resultam do meu esforço individual, não sendo fruto de cópia, plágio ou qualquer outro método ilícito, salvo onde expressamente indicado e devidamente referenciado. Tenho plena consciência de que poderão ser aplicadas medidas disciplinares caso se comprove a violação desta declaração.

(ALEXANDRE JERÓNIMO)

Termo de Aprovação

ALEXANDRE JERONIMO DA GRAÇA MUFUME

**Construindo uma Nova Centralidade :
Requalificação Urbana do Bairro de Guachene - Katembe**

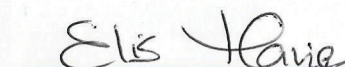
Trabalho de Culminação de Curso submetido ao Júri, designada pelo Reitor da Universidade Eduardo Mondlane, como parte dos requisitos para a obtenção do título de licenciada em Arquitectura e Planeamento Físico.

Trabalho de Culminação de curso aprovado em: 14 de JULHO de 2025

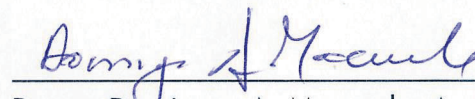
Por:



Jaime Gouveia, Arq.^o.
Universidade Eduardo Mondlane



Elis Mavie, Arq.^o.
Universidade Eduardo Mondlane



Doutor Domingos A. Macucule, Arq.^o.
Universidade Eduardo Mondlane



AGREDECIMENTOS

Agradeço, em primeiro lugar, e profundamente aos meus pais pelo incondicional apoio emocional e financeiro ao longo da minha vida e da minha formação académica. Expresso também a minha sincera gratidão ao meu orientador, Professor Arquiteto Domingos Macucule, pela constante disponibilidade e valiosa orientação durante todo o desenvolvimento deste trabalho. Agradeço, ainda, aos meus colegas de curso e a toda a comunidade académica da Faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico, cujas contribuições positivas foram fundamentais para a minha formação.



DEDICATÓRIA

Aos meus pais

Jerónimo Carlos Matizane Mufume e Graça Quizia Munguambe Mufume, e aos meus irmãos, que sempre me apoiaram, aos quais dedico este trabalho. Sem eles não teria conseguido todos os desafios que esta longa caminhada me trouxe.

RESUMO

Com a conclusão da ponte Maputo–Katembe e a requalificação da estrada até à Ponta de Ouro, o Distrito Municipal de Katembe tem vindo a registar um crescimento populacional significativo. Este processo tem impulsionado uma expansão urbana marcada pelo parcelamento desordenado de vastas áreas periurbanas. A crescente procura por terrenos urbanizáveis, aliada à valorização progressiva do solo urbano, tem fomentado o desenvolvimento acelerado do mercado fundiário na região.

Contudo, esta dinâmica de urbanização tem gerado desafios complexos, nomeadamente conflitos fundiários decorrentes de duplas atribuições de terra, realizadas tanto por autoridades tradicionais como pelo servidores públicos do Conselho Municipal. A ausência de clareza na demarcação formal das parcelas agrava esta situação, refletindo-se num aumento significativo de litígios relacionados ao uso e posse da terra.

Neste contexto, a presente proposta de intervenção urbanística visa alinhar-se com os processos de transformação territorial já em curso, como a construção de infraestruturas viárias e equipamentos públicos. O projeto propõe a requalificação urbana do bairro de Guachene, com enfoque na regeneração de áreas ecologicamente sensíveis, promovendo um uso racional e ambientalmente sustentável do território.

Além disso, pretende-se garantir condições adequadas de habitabilidade para as famílias atualmente residentes em zonas vulneráveis, bem como reassentar aquelas que ocupam a faixa de proteção de 100 metros ao longo da orla costeira. Um dos elementos centrais da proposta é o desenvolvimento de uma nova frente ribeirinha (waterfront), integrada ao tecido urbano de Guachene, concebida como espaço público qualificado, que promova a convivência, o lazer, a mobilidade sustentável e a valorização ambiental e paisagística da costa. Esta intervenção visa, igualmente, potencializar os equipamentos e serviços urbanos no distrito, contribuindo para a consolidação de uma nova centralidade urbana em Katembe.

ABSTRACT

With the completion of the Maputo–Katembe bridge and the requalification of the road to Ponta de Ouro, the Municipal District of Katembe has experienced significant population growth. This process has driven urban expansion marked by the disorderly division of vast peri-urban areas. The growing demand for urbanizable land, combined with the progressive appreciation of urban land, has fostered the accelerated development of the land market in the region.

However, this urbanization dynamic has generated complex challenges, namely land conflicts arising from dual land allocations, carried out by both traditional authorities and the Maputo Municipal Council (CMM). The lack of clarity in the formal demarcation of plots aggravates this situation, resulting in a significant increase in disputes related to land use and possession.

In this context, the present urban intervention proposal aims to align with the territorial transformation processes already underway, such as the construction of road infrastructure and public facilities. The project proposes the urban requalification of the Guachene neighborhood, focusing on the regeneration of ecologically sensitive areas, promoting a rational and environmentally sustainable use of the territory.

Furthermore, the aim is to guarantee adequate living conditions for families currently living in vulnerable areas, as well as to resettle those who occupy the 100-meter protection strip along the coast. One of the central elements of the proposal is the development of a new riverfront (waterfront), integrated into the urban fabric of Guachene, conceived as a qualified public space, which promotes coexistence, leisure, sustainable mobility and the environmental and landscape enhancement of the coast. This intervention also aims to enhance urban equipment and services in the district, contributing to the consolidation of a new urban center in Katembe.

Índice

Construindo uma Nova Centralidade

'01

INTRODUÇÃO

PROBLEMATICA

JUSTIFICATIVA

OBJECTIVOS

METODOLOGIA

'02

Expansão Urbana

Centralidade Urbana

Placemaking

StreetScape

Waterfront

'03

Centralidades Urbanas
Centralidades Urbanas de
Maputo: Hierarquia e Pro-
cesso de Formação
Diagnóstico

'04

ASPECTOS LEGAIS

'05

REFERÊNCIAS PROJECTUAIS

Eko Atlantic (Lagos, Nigéria)

**Reabilitação da Marginal de
Luanda (Angola)**

'06

O PROJECTO

Conceito do Plano
Estratégias de Intervenção
Estratégias de Intervenção
Implantação Geral
Rede Viária I
Estrutura Urbana
Rede Viária
Conjunto Edificado
Infraestruturas
Materialidade

'07

**CONSIDERAÇÕES
FINAIS**





Introdução

01

INTRODUÇÃO

A cidade de Maputo, e em particular a zona da Katembe, tem experimentado profundas transformações territoriais nas últimas décadas, motivadas principalmente por grandes investimentos em infraestrutura, como a construção da Ponte Maputo-Katembe e a requalificação de vias estratégicas. Nesse contexto, o bairro de Guachene se destaca como um território com elevado potencial para consolidar-se como uma nova centralidade urbana. No entanto, esse potencial ainda se encontra subaproveitado diante da ausência de um planejamento urbano integrado que considere suas especificidades ambientais, sociais e econômicas. Destaca-se, sobretudo, a relação estratégica do bairro com a frente ribeirinha, que constitui um ativo urbano relevante a ser requalificado e integrado ao tecido da cidade, promovendo a conectividade, o aproveitamento paisagístico e o desenvolvimento sustentável.

PROBLEMÁTICA

Entre os anos de 2008 e 2018, com a implementação do Plano de Urbanização da Katembe e, posteriormente, a conclusão da ponte Maputo–Katembe, verificou-se um aumento populacional significativo na região, estimado em cerca de cinco vezes. Tal crescimento posicionou Katembe como o segundo distrito com maior taxa de expansão demográfica na cidade de Maputo. Este processo acelerado de urbanização, embora represente oportunidades de desenvolvimento, tem gerado sérios desafios em termos de ordenamento territorial e qualidade urbana.

Grande parte das áreas residenciais do distrito desenvolveu-se de forma não planificada, resultando em tecidos urbanos marcados pela ausência de infraestruturas básicas adequadas para servir as habitações unifamiliares. A distribuição desordenada das construções agrava essa situação, dificultando a implementação de redes de água, saneamento, energia e vias de acesso. Além disso, observa-se a prevalência de dinâmicas típicas de zonas de auto-construção, com ocupações informais que ignoram critérios técnicos e ambientais mínimos.

Adicionalmente, a crescente pressão por solo urbano tem levado à ocupação de espaços vazios sem critérios de sustentabilidade, incluindo zonas baixas e ambientalmente vulneráveis, sujeitas a inundações e erosão costeira. Essa ocupação desordenada não apenas compromete a segurança dos habitantes, como também agrava a degradação ambiental e dificulta a implementação de estratégias de planeamento urbano sustentável.

Neste contexto, torna-se urgente intervir de forma estruturada, através de propostas que conciliem a necessidade de habitação com a proteção ambiental, o acesso a infraestruturas e a promoção de uma centralidade urbana funcional e resiliente. A requalificação urbana do bairro de Guachene, articulada com o desenvolvimento de uma frente ribeirinha, apresenta-se como uma resposta estratégica e integrada a essa problemática complexa.

JUSTIFICATIVA

O processo de urbanização em diversas cidades africanas tem ocorrido de maneira acelerada e, muitas vezes, desarticulada, resultando em desequilíbrios territoriais, fragmentação urbana e déficits de infraestrutura. Nesse contexto, torna-se fundamental repensar a estruturação do espaço urbano a partir do fortalecimento de centralidades que articulem diferentes escalas de uso, promovam a integração territorial e possibilitem o acesso equitativo aos serviços e oportunidades urbanas.

As centralidades urbanas exercem papel estratégico na organização das cidades, funcionando como núcleos estruturantes que concentram atividades econômicas, sociais e culturais, e que têm a capacidade de irradiar dinâmicas urbanas para além de seus limites imediatos. Quando bem planejadas, contribuem para o desenvolvimento sustentável, favorecem a mobilidade urbana, estimulam a convivência social e reduzem a pressão sobre as áreas centrais consolidadas.

A criação ou requalificação de centralidades torna-se, assim, um mecanismo eficaz para promover a coesão espacial, fortalecer a identidade urbana e diversificar a oferta de espaços públicos, serviços e equipamentos. Ao qualificar essas áreas, amplia-se sua atratividade e capacidade funcional, fortalecendo as conexões internas da cidade e contribuindo para um crescimento mais equilibrado e inclusivo.

Além disso, as centralidades urbanas são instrumentos fundamentais para superar a lógica de expansão periférica desordenada, pois possibilitam uma ocupação mais eficiente do território e potencializam a criação de ambientes urbanos compactos, acessíveis e multifuncionais. A intervenção em centralidades deve considerar aspectos como conectividade, qualidade do espaço público, integração dos sistemas de transporte e incentivo à diversidade de usos e usuários.

OBJECTIVOS

GERAIS

- Propor um projeto de requalificação urbana para o bairro de Guachene, no distrito de Katembe, com foco na criação de uma nova centralidade urbana integrada a uma frente ribeirinha sustentável e multifuncional.

ESPECÍFICOS

- Analisar o contexto urbano e fundiário atual do bairro de Guachene, identificando os principais desafios relacionados à expansão e ocupação do território.
- Diagnosticar as áreas ecologicamente sensíveis e vulneráveis à ocupação informal, com base em critérios ambientais e sociais.
- Desenvolver diretrizes urbanas e de desenho urbano que orientem o reassentamento de famílias em situação de risco e a qualificação dos espaços públicos.
- Projetar uma frente ribeirinha que funcione como elemento estruturador do território, articulando mobilidade, lazer, paisagem e proteção ambiental.
- Contribuir para o fortalecimento das infraestruturas e equipamentos urbanos existentes, promovendo a inclusão social e o desenvolvimento sustentável da área.

METODOLOGIA



Enquadramento

Teórico

02

Expansão Urbana e Urbanização Desordenada

A urbanização acelerada é uma característica marcante de muitas cidades do Sul Global, impulsionada pelo crescimento populacional e pela migração rural-urbana. Segundo Mike Davis (2006), esse fenômeno, muitas vezes, ocorre à margem do planejamento formal, gerando cidades informalmente construídas, com infraestrutura precária e acesso desigual a serviços básicos. Em seu estudo sobre a “planeta dos bairros de lata”, Davis ressalta que o crescimento físico da cidade não é necessariamente acompanhado por inclusão urbana ou justiça social.

A UN-Habitat (2020) também destaca os riscos da expansão urbana não controlada, apontando que ela “compromete a sustentabilidade das cidades, intensifica a desigualdade e agrava os problemas ambientais”. Este cenário é particularmente visível em contextos como o da Katembe, onde a pressão por terra tem conduzido à ocupação desordenada, incluindo áreas ambientalmente frágeis.



Fig.01 Vista Panorâmica da cidade de Maputo
Fonte : Unplash

A Expansão Urbana em Moçambique e a Realidade da Katembe

Em Moçambique, as dinâmicas de ocupação do território têm seguido as tendências africanas e globais, caracterizadas por uma crescente atração pelas áreas urbanas, especialmente nas regiões costeiras. Este fenómeno, que remonta ao início do século XX, foi impulsionado pelos processos de urbanização e industrialização, dando origem ao crescimento das grandes cidades e, posteriormente, à formação de áreas metropolitanas. No contexto moçambicano, esse desenvolvimento tende a concentrar-se ao longo do litoral, onde se localizam os principais centros urbanos, como a cidade de Maputo.

De forma mais acentuada, a expansão urbana no país ganhou força a partir da década de 1990, alcançando maior intensidade por volta de 2005. Este processo manifestou-se sobretudo nas periferias dos grandes centros urbanos, como solução para as necessidades habitacionais das populações de baixa renda. A procura por solos mais acessíveis conduziu à ocupação de áreas periféricas, muitas vezes sem a devida planificação ou infraestrutura, o que deu origem a formas de urbanização informais e desordenadas — um fenómeno frequentemente descrito como suburbanização caótica.

Este cenário é claramente visível na Katembe. A inauguração da ponte Maputo-Katembe e a requalificação da estrada para a Ponta do Ouro representaram marcos importantes na melhoria da acessibilidade à região, o que provocou um aumento significativo na ocupação urbana. Entre 2008 e 2018, o distrito da Katembe registou um crescimento populacional cinco vezes superior, tornando-se o segundo distrito com maior taxa de crescimento na cidade de Maputo.



Fig.02 A bridge and city skyline are visible in the distance
Fonte : Unplash

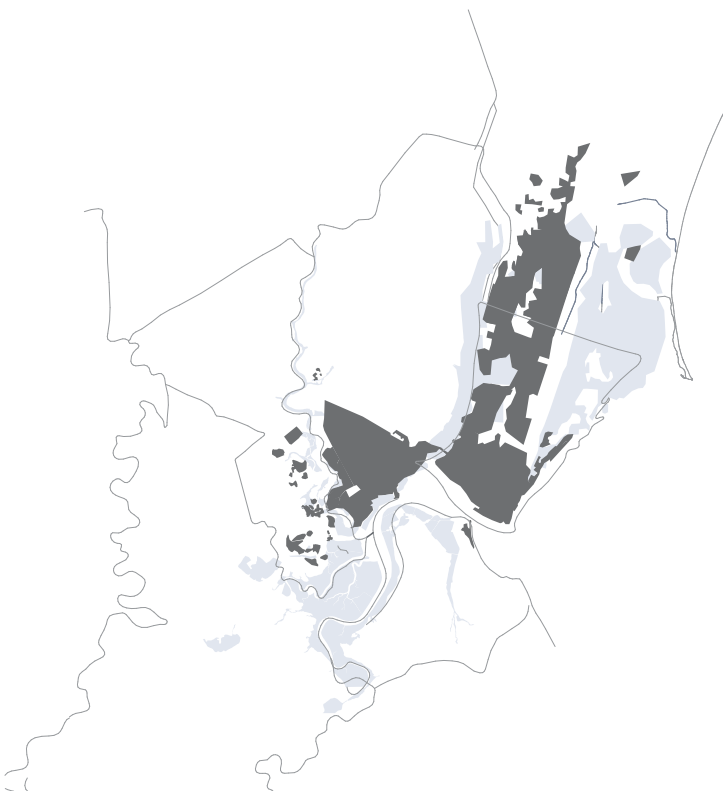


Entretanto, este crescimento acelerado não foi acompanhado por um processo ordenado de urbanização. Verifica-se, zonas com características de ocupação informal, marcados pela ausência de infraestrutura básica — como sistemas de drenagem, saneamento, abastecimento de água e redes viárias estruturadas. A distribuição espacial das habitações ocorre de forma desordenada, o que agrava os problemas de acessibilidade e qualidade de vida. Adicionalmente, constata-se a ocupação de zonas ambientalmente sensíveis, como áreas baixas e suscetíveis a inundações, evidenciando a falta de mecanismos eficazes de controle e fiscalização territorial.

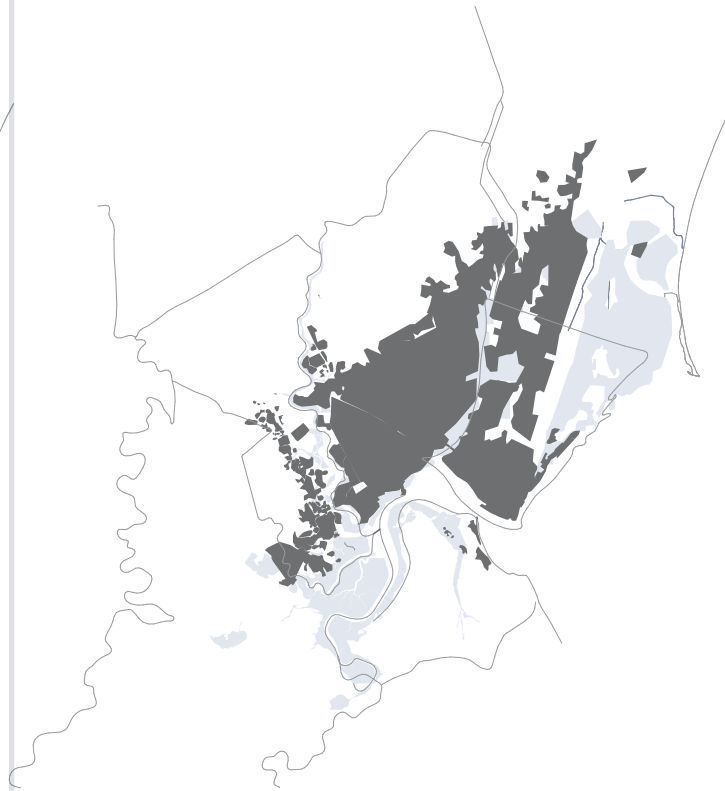
Este processo reflete, portanto, uma lógica de urbanização extensiva e não planejada, típica das periferias urbanas moçambicanas, onde a pressão pela terra e pela habitação supera a capacidade do Estado de planificar e implementar políticas urbanas eficazes. Assim, a proposta de intervenção apresentada neste trabalho surge como resposta às fragilidades identificadas, procurando promover a regeneração urbana da área, melhorar as condições de habitabilidade e valorizar a sua localização estratégica através do desenvolvimento de uma nova frente ribeirinha funcional, integrada e ambientalmente sustentável.

Expansão Urbana na Região Metropolitana do Grande Maputo

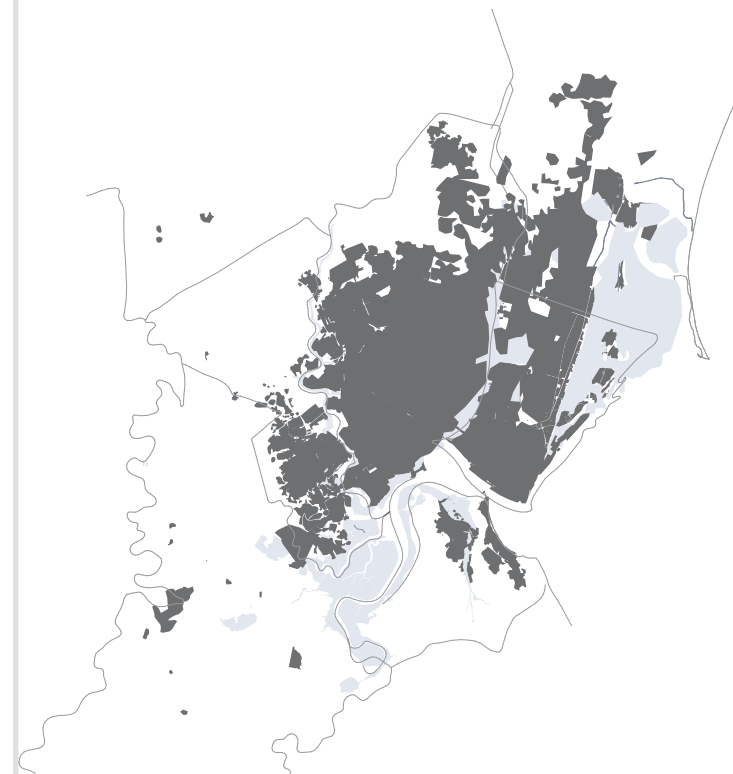
1997



2007



2017



1997

Em 1997, o processo de urbanização encontrava-se ainda em um estágio incipiente, caracterizado por centros urbanos de menor porte e infraestrutura limitada, se comparados à sua posterior expansão nas décadas seguintes. Esse período marcava o início de transformações espaciais mais intensas, impulsionadas por dinâmicas socioeconômicas emergentes e políticas públicas ainda em consolidação.

2007

Cerca de uma década depois, os centros urbanos passaram por um processo de crescimento significativo, marcado principalmente pela rápida expansão territorial e aumento populacional. Esse crescimento, embora expressivo em termos quantitativos, ocorreu de maneira frequentemente desordenada, sem o devido acompanhamento de políticas públicas urbanísticas consistentes. Como consequência, diversas áreas urbanas começaram a enfrentar problemas estruturais, como a precariedade na infraestrutura básica, a deficiência nos sistemas de mobilidade, a dificuldade de acesso aos serviços urbanos essenciais e a deterioração da qualidade de vida.

2017

Em 2017, o processo de urbanização já havia alcançado um grau substancial, refletido no expressivo aumento do tamanho físico das cidades e no crescimento populacional. Essa expansão contínua colocou considerável pressão sobre os recursos naturais, a infraestrutura urbana existente e os serviços públicos. Os efeitos da urbanização acelerada tornaram-se mais evidentes, destacando problemas como a sobrecarga dos sistemas de mobilidade, o déficit habitacional, a carência de saneamento básico e a ocupação desordenada de áreas sensíveis.

Centralidade Urbana e Transformações Territoriais

A centralidade urbana refere-se à capacidade de determinados pontos ou áreas da cidade concentrarem atividades, serviços, fluxos e decisões, exercendo influência sobre o território. De acordo com Carlos (2007), as centralidades são construídas historicamente, e suas transformações refletem tanto processos econômicos quanto decisões políticas e sociais.

Com o crescimento acelerado das cidades, surgem novas formas de centralidade, descentralizadas em relação ao núcleo urbano tradicional, promovendo a redistribuição das dinâmicas urbanas. Nesse sentido, autores como Villaça (2001) e Lefebvre (1999) destacam que as centralidades emergentes podem cumprir papel estratégico na integração de áreas periféricas, contribuindo para uma urbanização mais equilibrada.

Kevin Lynch (1960), em sua obra *A Imagem da Cidade*, descreve como as centralidades, através de suas características perceptíveis, como pontos de referência, caminhos e áreas de convergência, podem influenciar a maneira como os habitantes se relacionam com o espaço urbano. A centralidade, portanto, não é apenas um ponto de concentração de funções, mas também um espaço simbólico, que representa a identidade e o dinamismo da cidade.

Requalificação Urbana: Conceitos e Estratégias

A requalificação urbana é entendida como um conjunto de ações que visam recuperar áreas degradadas ou subutilizadas da cidade, promovendo melhorias no ambiente construído, nos espaços públicos, na mobilidade e na qualidade de vida dos habitantes. Segundo Maricato (2011), esse processo deve considerar não apenas aspectos físicos, mas também sociais e econômicos, evitando a simples substituição de populações vulneráveis por grupos de maior poder aquisitivo (gentrificação).

A requalificação pode incluir intervenções de urbanismo tático, reestruturação viária, densificação controlada, preservação ambiental e valorização de identidades locais. A proposta de uma nova centralidade deve se alinhar a esse entendimento, garantindo o acesso equitativo aos benefícios da urbanização.

A proposta de requalificação urbana deve considerar tanto os aspectos físicos quanto sociais. Além da criação de infraestrutura básica, como redes de água, esgoto e mobilidade, a requalificação deve incluir a promoção de um espaço público acessível e inclusivo, que permita a convivência e o desenvolvimento de atividades culturais, comerciais e recreativas. A valorização do waterfront, enquanto área de lazer e turismo, é crucial nesse processo, não apenas para a revitalização econômica, mas também para a promoção de uma identidade local ligada ao rio.

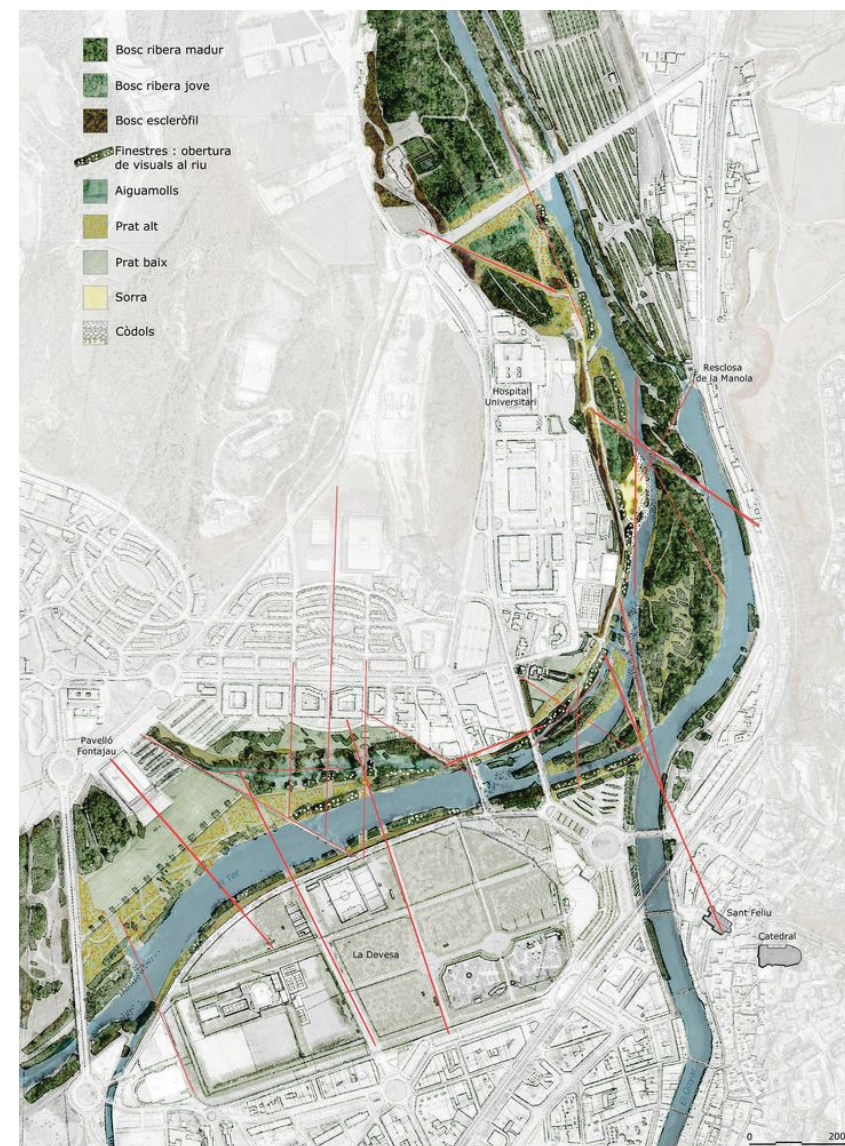


Fig.03 Public Spaces
Fonte :publicspace.org/works

Placemaking

O termo placemaking pode ser compreendido, em tradução livre, como “fazer lugares”. No contexto do urbanismo contemporâneo, refere-se a um processo integrado de planejamento, concepção e gestão de espaços públicos com o objetivo de torná-los mais atrativos, funcionais e socialmente inclusivos. Trata-se, portanto, de uma abordagem centrada nas pessoas e na vivência do espaço urbano, promovendo a interação entre os indivíduos e entre estes e o ambiente construído, o que contribui diretamente para o fortalecimento das comunidades e para a melhoria da qualidade de vida urbana.

Segundo o **Project for Public Spaces (PPS)**, organização norte-americana de referência internacional na difusão do conceito, o placemaking surgiu nos Estados Unidos durante a década de 1980, como uma resposta às crescentes demandas por cidades mais humanas e participativas. Essa metodologia busca resgatar a vitalidade dos espaços públicos por meio de estratégias participativas e colaborativas, envolvendo a comunidade local na definição de usos, funções e formas dos ambientes urbanos (Project for Public Spaces, 2009).

O placemaking não se limita à intervenção física, mas engloba também aspectos simbólicos, culturais e afetivos, promovendo um senso de pertencimento e coesão social. Assim, a prática de “fazer lugares” representa uma estratégia eficaz para a requalificação urbana e revitalização de espaços subutilizados ou degradados, sendo especialmente relevante em contextos de transformação urbana como o da Katembe, em Maputo.

What Makes a Great Place?



Project for Public Spaces

Fig.0 Key Principles of Placemaking
Fonte : [.pps.org/article/what-is-placemaking](https://www.pps.org/article/what-is-placemaking)

Qualidades Fundamentais dos Espaços Públicos Segundo o Placemaking



O conceito de placemaking, tal como desenvolvido pelo Project for Public Spaces (PPS), identifica quatro atributos essenciais que definem a qualidade e o sucesso de um espaço público. Esses princípios orientam o processo de concepção, revitalização e gestão de lugares urbanos com foco nas necessidades humanas e na vida em comunidade.

1. Acessibilidade e Conectividade

Espaços públicos de qualidade devem estar plenamente integrados ao tecido urbano que os envolve. A acessibilidade física, visual e simbólica é essencial para que o espaço seja percebido como parte viva da comunidade. Um bom espaço público é aquele que se abre ao bairro, é facilmente acessível por diferentes modos de transporte (incluindo pedestres), e se conecta de maneira funcional e simbólica com as dinâmicas cotidianas da população.

2. Conforto e Imagem

O conforto do ambiente urbano está diretamente relacionado à sua estética, manutenção e sensação de segurança. Um local atrativo é aquele que proporciona não apenas beleza visual, mas também condições adequadas de permanência — como mobiliário urbano apropriado, sombreamento, iluminação e limpeza.

3. Usos e Atividades

A existência de usos variados é um dos elementos centrais para a vitalidade dos espaços públicos. A presença de atividades comerciais, culturais, recreativas e sociais incentiva a presença constante de pessoas, tornando o local dinâmico e funcional.

4. Sociabilidade

A dimensão social do espaço público é fundamental para promover o senso de pertencimento e identidade coletiva. Um ambiente urbano bem projetado deve incentivar interações humanas, a convivência intergeracional e intercultural, e o fortalecimento dos vínculos comunitários.

Streetscape

O conceito de streetscape, ou paisagem urbana da rua, refere-se à qualidade estética, funcional e simbólica dos espaços viários urbanos, considerando-os não apenas como corredores de circulação, mas como locais de convivência e interação social. Segundo Gehl (2015), o planejamento urbano deve priorizar a escala humana, desenvolvendo espaços que estimulem a permanência e o deslocamento de pedestres, promovendo ruas ativas, acessíveis e acolhedoras.

A criação de frentes ribeirinhas conectadas e acessíveis depende diretamente da qualificação da malha urbana, sobretudo da infraestrutura viária. Ruas bem projetadas — com calçadas amplas, sinalização clara, mobiliário urbano adequado, arborização e iluminação eficiente — são essenciais para garantir deslocamentos seguros e confortáveis para todos os usuários, independentemente de sua condição física, idade ou meio de transporte.



Fig. Sketch High Street Arborfield
Fonte : petermcquillan.co.uk/archisketch



Nesse contexto, as ruas assumem um papel central na promoção de comunidades mais humanas e resilientes. A valorização da rua como espaço público contribui para o fortalecimento da vida urbana, promovendo maior interação social, segurança, apoio ao comércio local e fortalecimento do sentimento de pertencimento. Eventos públicos, celebrações culturais e manifestações sociais também encontram nas ruas o palco ideal para se expressarem, reforçando sua função simbólica e cultural.

Além disso, o streetscape está intimamente relacionado ao conceito de placemaking, que busca ativar o espaço público por meio de estratégias projetuais que promovam encontros, diversidade de usos e conexão com o entorno. A qualidade da paisagem urbana influencia diretamente o comportamento dos usuários, a vitalidade econômica local e a atratividade dos bairros, afetando inclusive a imagem da cidade enquanto destino turístico e lugar para se viver.

Princípios Fundamentais para o Projeto de Paisagens Urbanas

A qualificação da paisagem urbana é um elemento central na construção de cidades mais inclusivas, seguras e esteticamente valorizadas. Um projeto de paisagem urbana bem-sucedido deve ir além da função utilitária das vias e espaços abertos, incorporando aspectos culturais, perceptivos e ambientais que promovam a qualidade de vida dos seus usuários. De acordo com boas práticas internacionais de urbanismo (PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2016; GEHL, 2015), quatro princípios fundamentais devem ser considerados no processo de concepção da paisagem urbana:

1. Criação de um senso único de lugar

A identidade visual e sensorial de um espaço urbano está fortemente associada aos materiais utilizados, à pavimentação, ao mobiliário urbano, à sinalização, à iluminação e à presença de elementos artísticos, como esculturas e murais. Esses componentes contribuem para a formação de um “espírito do lugar” (*genius loci*), que estimula o sentimento de pertencimento por parte da população (Relph, 1976). O uso consciente desses elementos pode valorizar características locais, reforçar referências culturais e criar uma experiência urbana memorável.

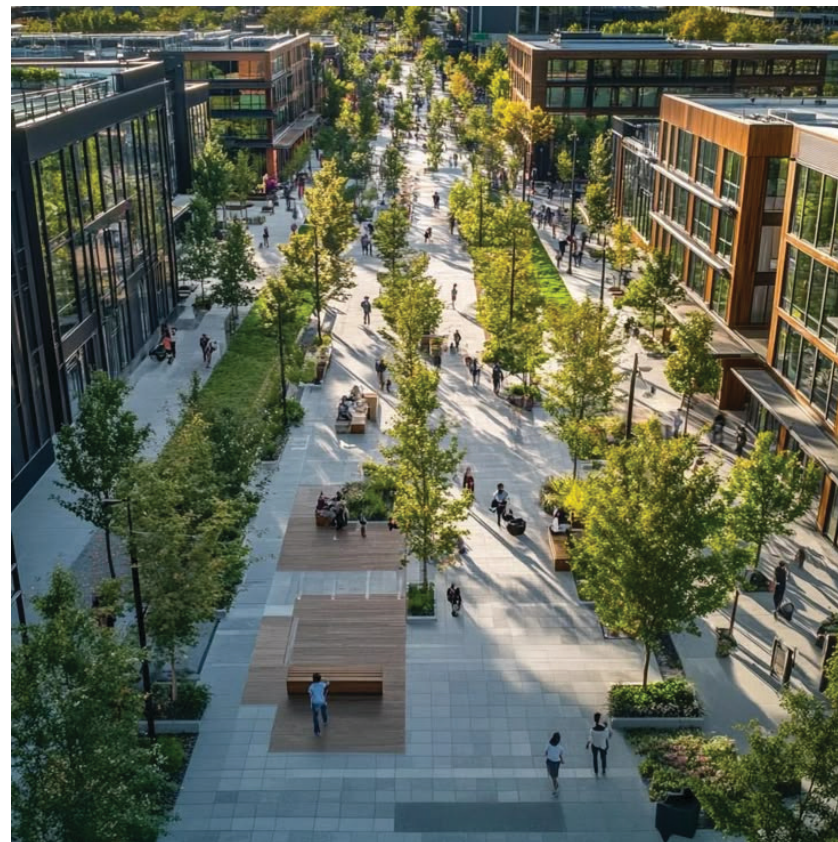


Fig. Estudos de Caso - Exemplos de Desenho Urbano, Bem Sucedido.
Fonte : cursosdearquitetura.com.br

2. Separação implícita entre veículos e pedestres

A segurança e o conforto dos pedestres devem ser priorizados por meio de estratégias de segregação suave entre fluxos de mobilidade. Barreiras físicas sutis, como arborização alinhada, vegetação baixa, canteiros verdes ou jardins de chuva, podem funcionar como delimitadores naturais do espaço, sem comprometer a fluidez visual ou a permeabilidade urbana. Essas soluções também desempenham funções ambientais relevantes, como a drenagem urbana sustentável e a mitigação das ilhas de calor.

3. Priorização de vistas e pontos de interesse

A paisagem urbana deve ser pensada para valorizar e enquadrar visualmente elementos arquitetônicos, naturais ou históricos significativos. A preservação e valorização de eixos visuais para pontos turísticos, corpos d'água ou edifícios emblemáticos aumentam o apelo estético e reforçam a orientação espacial dos usuários. Segundo Lynch (1997), a legibilidade da cidade está diretamente relacionada à clareza dos marcos visuais e à coerência da malha urbana.

4. Garantia da segurança e conforto dos pedestres

O espaço urbano deve ser projetado com foco na escala humana, priorizando a experiência do pedestre. Para isso, é necessário prever elementos como faixas de pedestres bem demarcadas, rampas de acessibilidade, iluminação adequada, áreas sombreadas, bancos e mobiliário de apoio. A segurança não se limita à prevenção de acidentes viários, mas também envolve a percepção de proteção, que pode ser reforçada pela presença de outros usuários, pela visibilidade dos espaços e pela boa manutenção da área (Jacobs, 1961).

Waterfronts Urbanos: Reaproximação da Cidade com a Água

O conceito de waterfront refere-se à interface entre a cidade e corpos d'água, como mares, rios ou lagos, sendo historicamente áreas de grande importância econômica, social e simbólica. Com o processo de desindustrialização e a obsolescência de antigas infraestruturas portuárias e industriais, muitas frentes d'água urbanas passaram por processos de abandono e degradação. No entanto, nas últimas décadas, essas áreas têm sido alvo de requalificação urbana em diversas cidades do mundo, transformando-se em espaços públicos multifuncionais, com forte apelo turístico, cultural e ambiental.

De acordo com Meyer (1999), os projetos de requalificação de waterfronts representam uma oportunidade de reintegração espacial e simbólica entre a cidade e a água, promovendo novas centralidades urbanas, usos mistos e melhorias significativas na qualidade ambiental e paisagística. Tais intervenções contribuem não apenas para a valorização imobiliária, mas também para o fortalecimento da identidade urbana, o incremento da mobilidade e o estímulo à vida pública.

Além disso, segundo Marshall (2001), os projetos de waterfront bem-sucedidos articulam elementos como acessibilidade, conectividade, sustentabilidade e participação cidadã, sendo instrumentos fundamentais de revitalização urbana e inclusão social. Ao proporcionar espaços acessíveis, atrativos e seguros, o waterfront torna-se vetor de transformação urbana e de promoção de bem-estar coletivo.

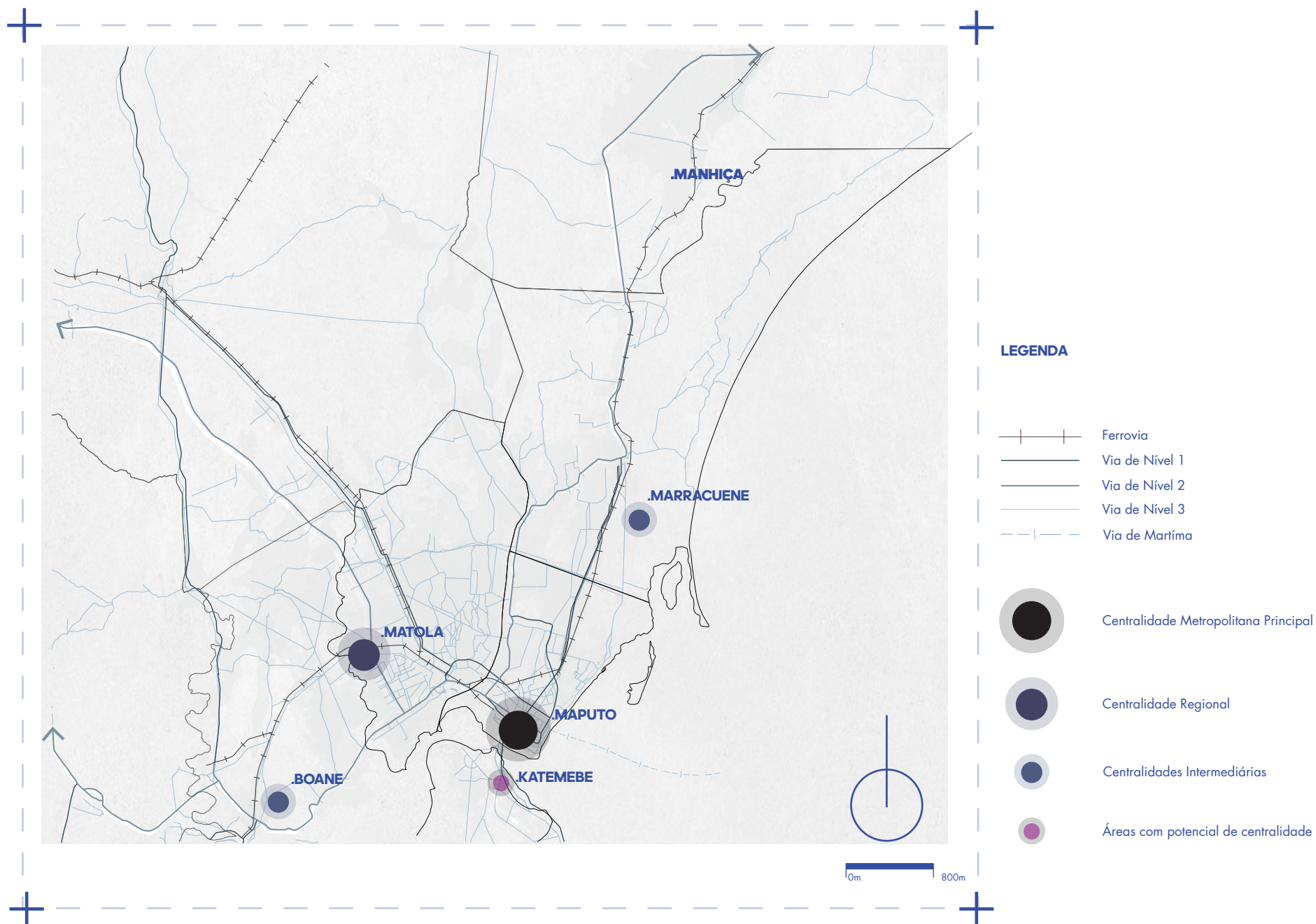


Fig. Estudos de Caso - Exemplos de Desenho Urbano, Bem Sucedido.
Fonte : cursosdearquitetura.com.br

DIAGNÓSTICO

03

Centralidades Urbanas



Centralidades Urbanas de Maputo: Hierarquia e Processo de Formação

A cidade de Maputo apresenta uma estrutura urbana marcada por uma organização hierárquica de centralidades, que se desenvolveram ao longo do tempo em resposta a fatores históricos, políticos, econômicos e de planejamento urbano. Essas centralidades constituem polos de concentração de atividades econômicas, administrativas e sociais, refletindo diferentes níveis de influência no território urbano-metropolitano.

Centralidade Principal – Baixa de Maputo

A Baixa da cidade de Maputo constitui a centralidade primária e histórica, surgida no período colonial como núcleo original da cidade. Foi planejada segundo os modelos urbanísticos europeus, com traçado ortogonal e forte presença de edifícios administrativos, comerciais e de serviços. Ainda hoje concentra instituições do governo central, bancos, comércio formal e transporte coletivo, sendo o principal ponto de articulação regional (Massingue, 2011).

Centralidades Secundárias – Aglomerados Urbanos Periféricos

Com o crescimento urbano e a expansão populacional desordenada ao longo das décadas, formaram-se centralidades secundárias, muitas vezes de maneira espontânea, como Benfica, Zimpeto, Laulane, Xiquelene e Malhazine. Estas áreas passaram a assumir funções de subcentros urbanos, com forte presença do comércio informal, mercados populares e alguma infraestrutura de transporte e serviços (Jenkins, 2001).

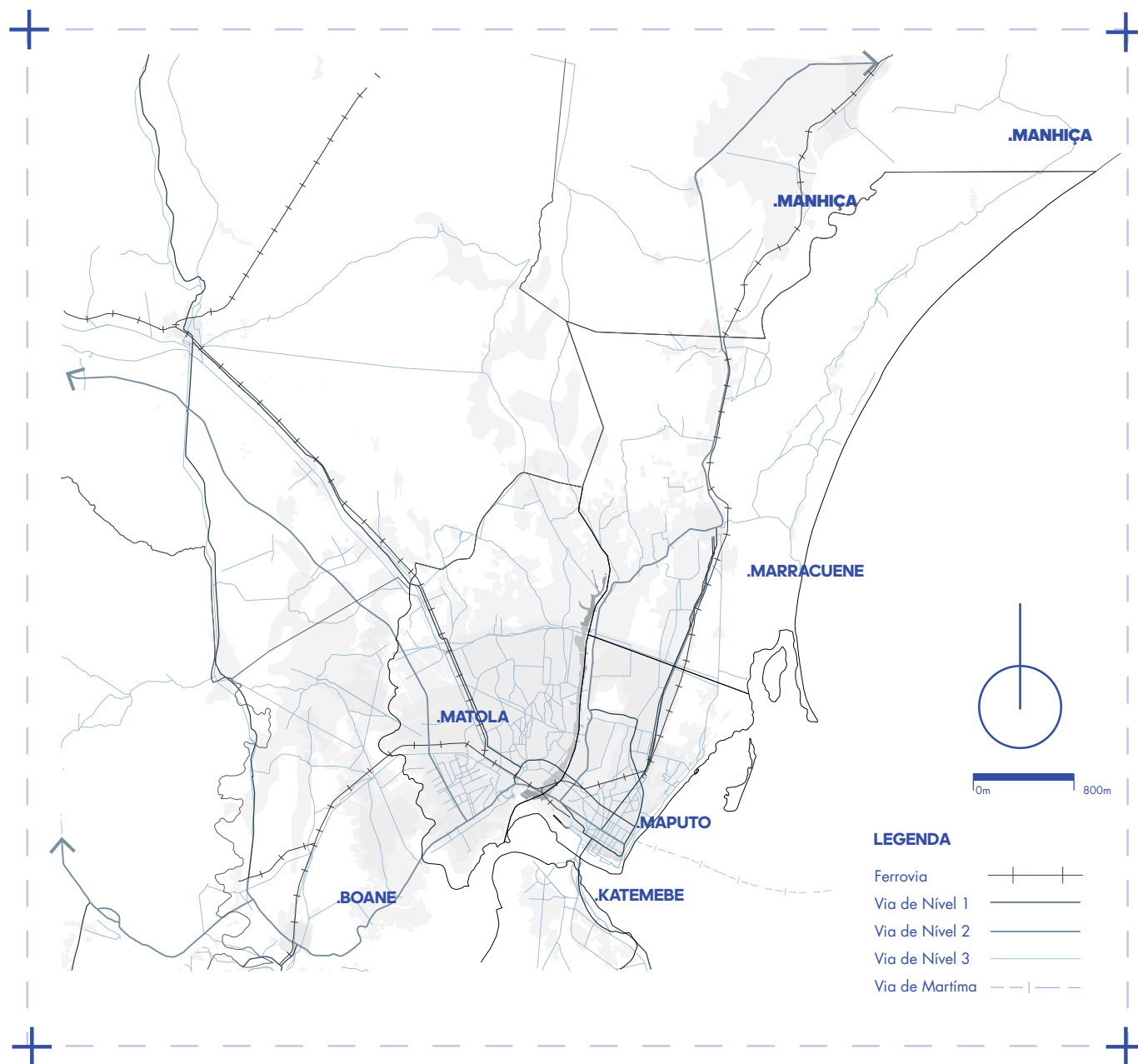
Centralidades Potenciais – Novas Áreas de Expansão e Planejamento

Além das centralidades consolidadas, a cidade de Maputo possui áreas com potencial para tornar-se novas centralidades, como é o caso da zona da Catembe, especialmente após a construção da Ponte Maputo-Katembe. Este tipo de intervenção tem o potencial de reconfigurar a distribuição espacial da centralidade na cidade e reduzir as pressões sobre os centros tradicionais (Domingos Macucule, 2010).



Fig. Vista da cidade de Maputo
Fonte : <https://manualdoturismo.com>

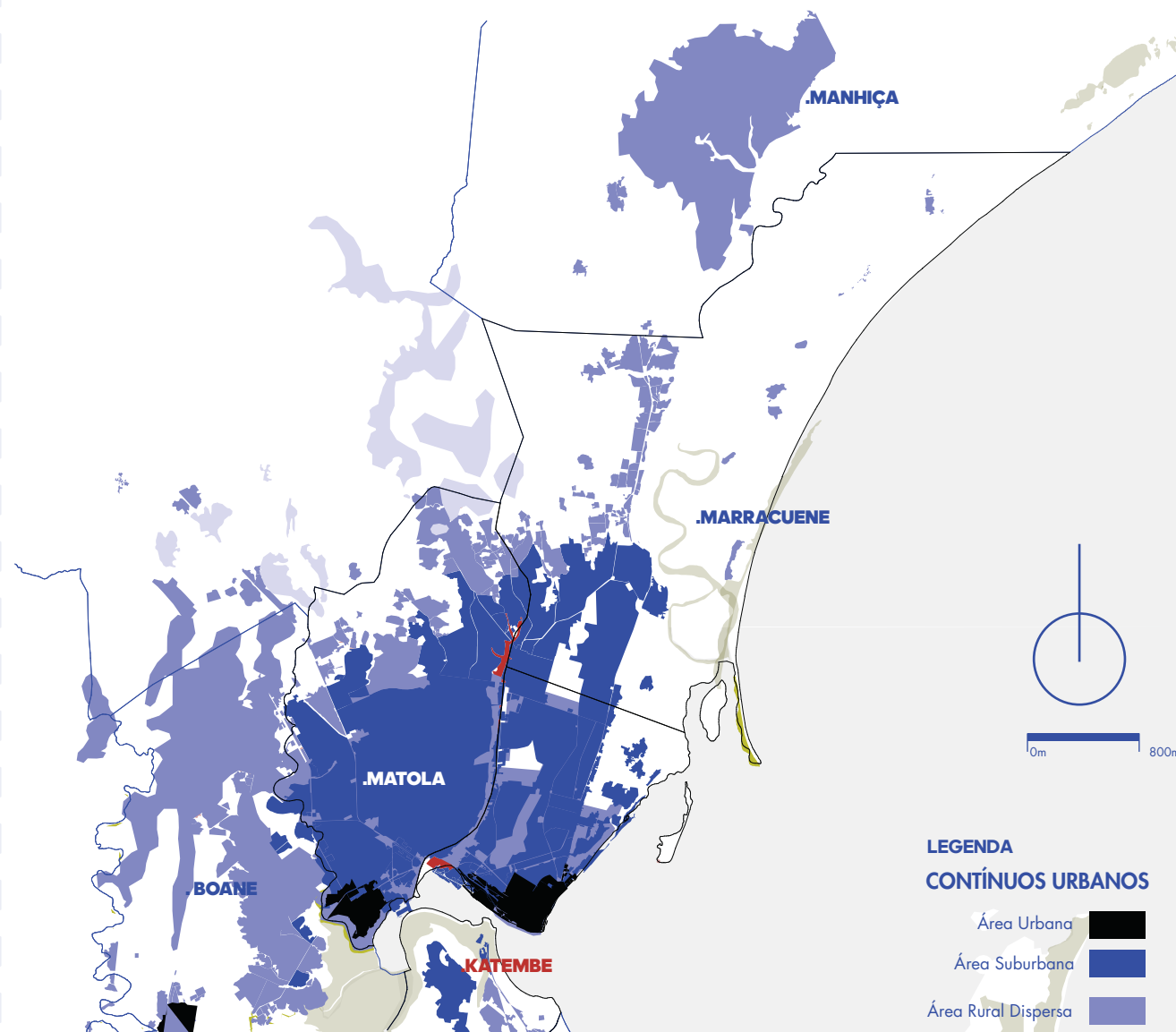
SISTEMA DE MOBILIDADE E TRANSPORTES



A Área Metropolitana de Maputo enfrenta desafios significativos no que se refere à mobilidade urbana e à organização dos sistemas de transporte. Esses problemas refletem um cenário comum em diversos contextos urbanos de países em desenvolvimento, onde o crescimento urbano acelerado não é acompanhado por um planejamento territorial eficaz e integrado.

Entre os principais entraves identificados, destaca-se a ausência de um Plano Regional de Mobilidade e Transportes, capaz de articular de forma sistêmica e coordenada as diferentes dimensões da mobilidade metropolitana. A inexistência desse instrumento de planejamento resulta em decisões fragmentadas, muitas vezes desconectadas entre si, o que compromete a eficiência, a equidade e a sustentabilidade dos sistemas de transporte urbano.

SISTEMA URBANO



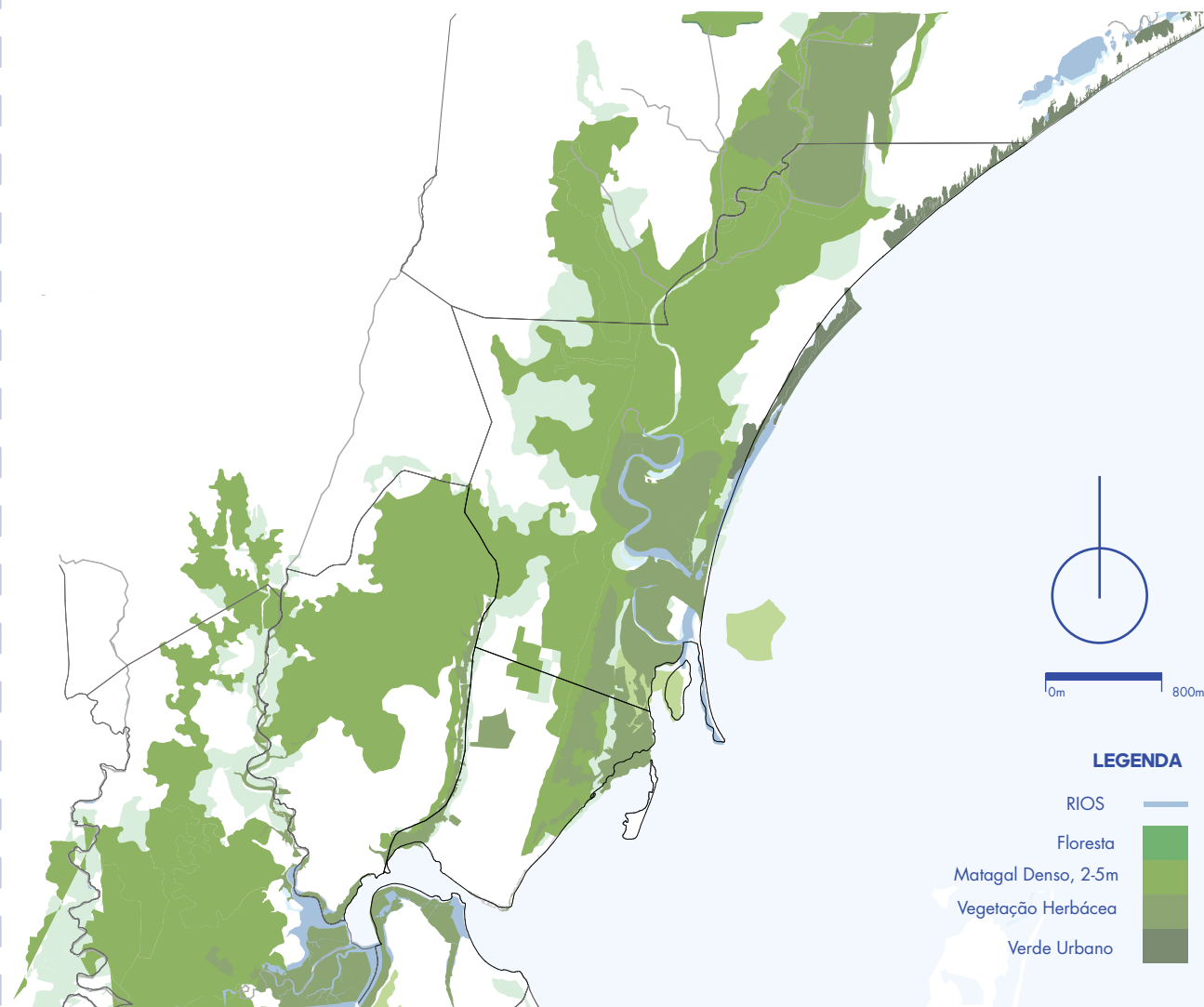
O espaço territorial pode ser estruturado em três categorias principais, com base em critérios de densidade populacional, uso do solo e grau de urbanização:

Áreas Urbanas: Desenvolvem-se, em geral, a partir de centros urbanos consolidados, como cidades e grandes aglomerações metropolitanas. Essas áreas apresentam elevada densidade populacional, infraestrutura consolidada e ampla oferta de serviços, configurando-se como polos de atração para atividades econômicas, sociais e institucionais.

Áreas Suburbanas: Situadas na periferia dos centros urbanos, essas áreas emergem como resultado da expansão urbana, impulsionada pelo crescimento demográfico, pela busca por habitação com melhor custo-benefício e por melhores condições ambientais. Caracterizam-se por um processo de transição entre o urbano e o rural, frequentemente apresentando padrões urbanísticos heterogêneos e infraestrutura em processo de consolidação.

Áreas Rurais Dispersas: Correspondem a territórios de baixa densidade populacional, com uso do solo predominantemente voltado para atividades agrícolas, agroflorestais ou relacionadas ao meio natural. Nessas áreas, a presença de assentamentos humanos é dispersa, e a infraestrutura urbana é limitada, refletindo uma lógica de ocupação e produção distinta da realidade urbana.

SISTEMA FÍSICO AMBIENTAL



O processo de crescimento urbano desordenado observado em diversas regiões da Área Metropolitana de Maputo tem gerado consequências significativas no que tange à sustentabilidade ambiental e à resiliência urbana. A expansão descontrolada da fronteira urbana, muitas vezes sem a devida observância aos instrumentos de ordenamento territorial, tem contribuído para o avanço da ocupação sobre áreas ambientalmente sensíveis, resultando no desmatamento de ecossistemas nativos, na perda de habitats naturais e na consequente degradação da biodiversidade local.

Essa ocupação não planejada compromete a capacidade dos ecossistemas em prover serviços ambientais essenciais, como a regulação climática, a proteção dos corpos hídricos e o controle natural de cheias. Tais impactos agravam ainda mais os riscos associados a eventos extremos, sobretudo considerando a localização geográfica da Área Metropolitana de Maputo, que a torna particularmente vulnerável a desastres naturais recorrentes, como inundações, deslizamentos de terra e ciclones tropicais.

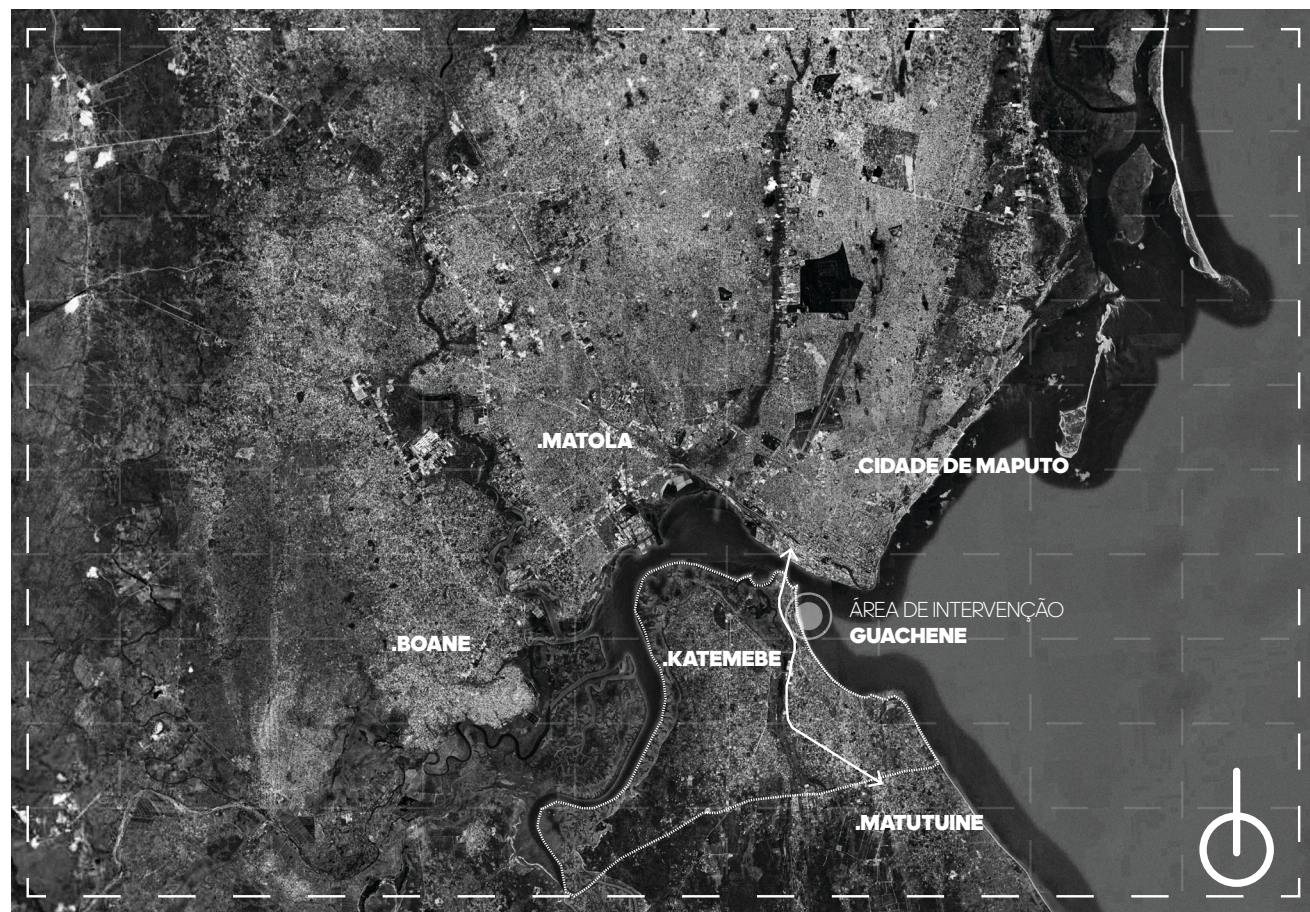
A ocupação de zonas ribeirinhas e áreas de várzea, frequentemente realizadas de maneira informal e sem infraestrutura adequada, intensifica o grau de exposição da população urbana a esses eventos, aumentando os custos sociais, ambientais e econômicos da urbanização mal conduzida. Esse cenário evidencia a urgência de políticas integradas de requalificação urbana e gestão ambiental, com foco na adaptação às mudanças climáticas, na proteção das áreas naturais e na promoção de um desenvolvimento urbano mais sustentável e resiliente.

KATEMBE

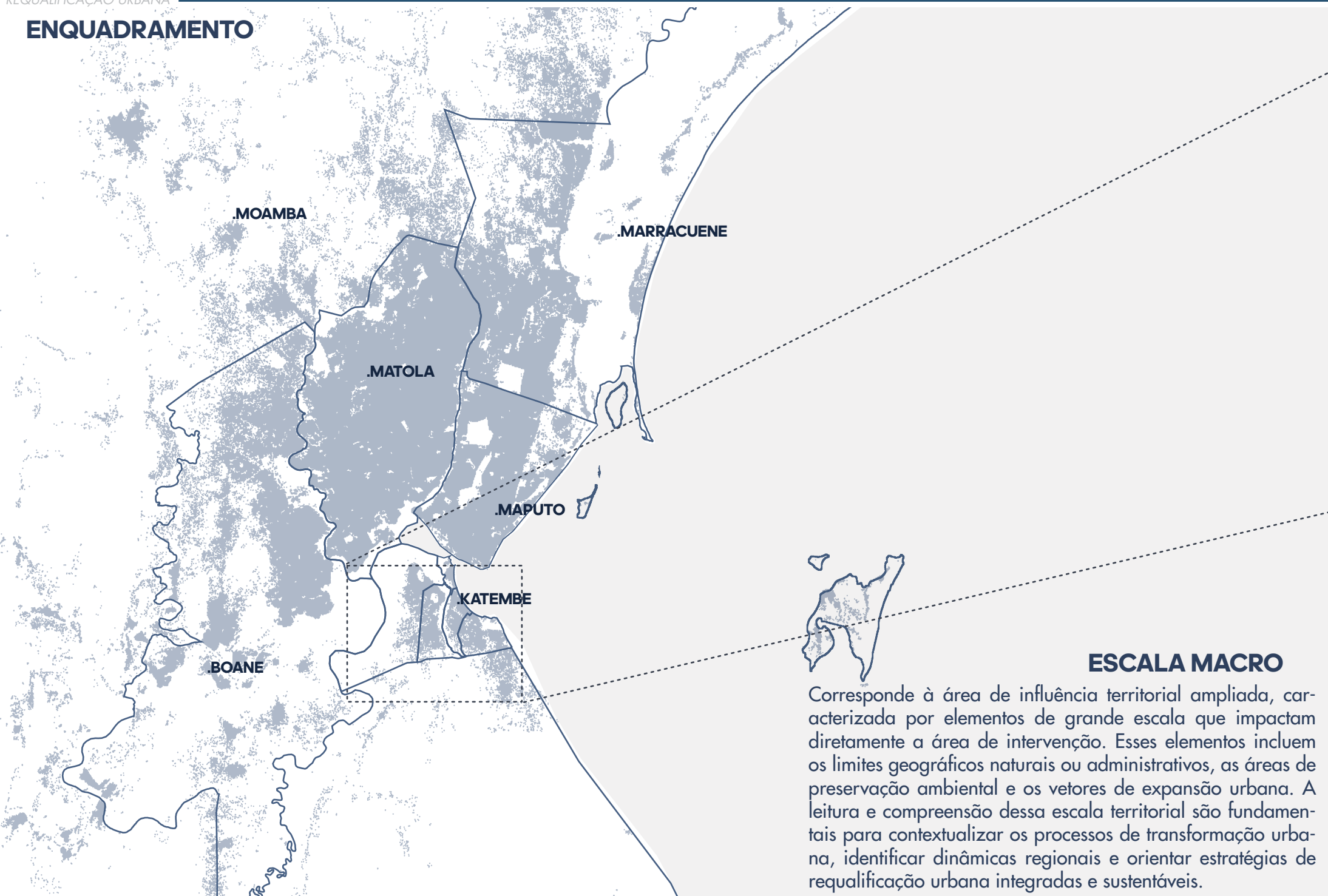
O bairro objeto de estudo está inserido no Distrito Municipal n.º 6 – Catembe, pertencente ao Município e à Província de Maputo Cidade. Este distrito apresenta uma área total de aproximadamente 10.100 hectares, correspondendo a cerca de 101 km², o que o posiciona como o segundo maior distrito municipal da cidade de Maputo em termos de extensão territorial, representando cerca de 30% do território municipal.

O distrito é constituído por cinco bairros: Chali (962 ha), Chamissava (1.813 ha), Inguide (1.513 ha), Guachene (311 ha) e Incassane (5.556 ha). Dentre esses, o bairro de Guachene, localizado nas proximidades do ancoradouro que estabelece a ligação fluvial com o centro de Maputo, é o menor em área, com cerca de 311 hectares. Historicamente, o bairro de Chali concentrou o povoamento colonial e até hoje se destaca como o mais estruturado do distrito.

Apesar de sua significativa extensão territorial, o Distrito Municipal da Catembe apresenta baixa densidade populacional, com uma média de 192 habitantes por km², totalizando aproximadamente 19.371 habitantes (segundo dados do Censo 2007). Esta realidade demográfica reflete as limitações de acessibilidade enfrentadas pelo distrito, tanto no que se refere à conexão com o centro urbano de Maputo, quanto à mobilidade interna entre os bairros que o compõem. Tais restrições têm contribuído para um certo isolamento funcional e socioeconômico da Catembe em relação ao restante do tecido urbano da cidade.



ENQUADRAMENTO

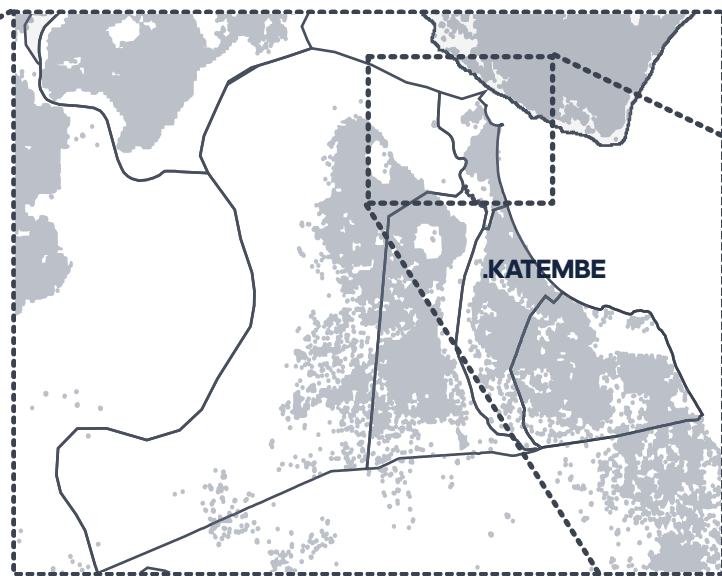


ESCALA MACRO

Corresponde à área de influência territorial ampliada, caracterizada por elementos de grande escala que impactam diretamente a área de intervenção. Esses elementos incluem os limites geográficos naturais ou administrativos, as áreas de preservação ambiental e os vetores de expansão urbana. A leitura e compreensão dessa escala territorial são fundamentais para contextualizar os processos de transformação urbana, identificar dinâmicas regionais e orientar estratégias de requalificação urbana integradas e sustentáveis.

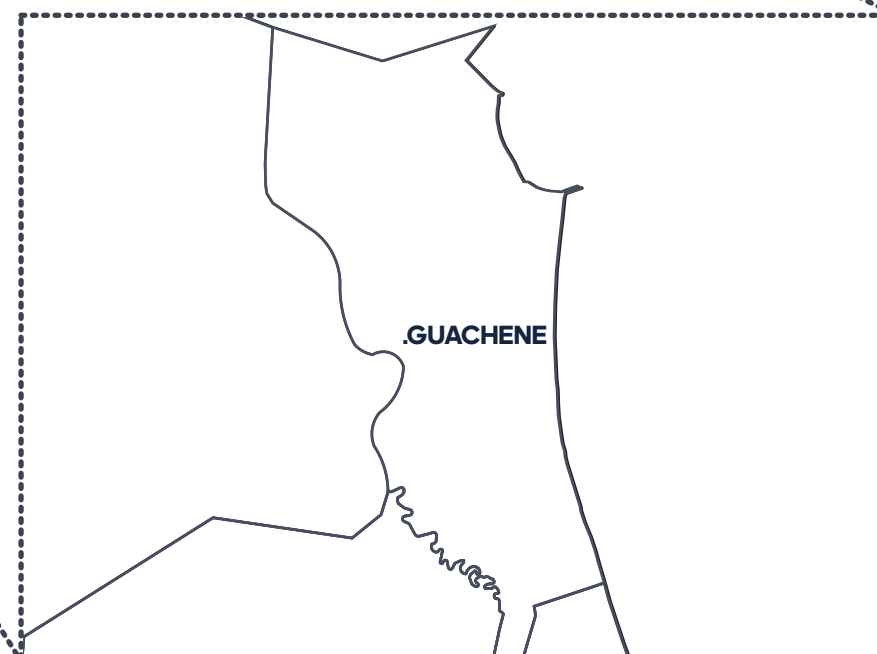
ESCALA MESO

Refere-se à área de estudo imediato, onde se realiza uma análise aprofundada dos elementos urbanos, sociais e ambientais que exercem influência direta sobre a área de projeto. Busca-se compreender as dinâmicas locais, os condicionantes existentes e a pressão exercida por esses fatores — como ocupações, infraestruturas, usos do solo e fluxos urbanos — a fim de embasar o diagnóstico e orientar as diretrizes de intervenção



ESCALA MICRO

Corresponde à área de intervenção direta, onde se pretende desenvolver a proposta de regeneração urbana e o waterfront. Esta área encontra-se delimitada nas proximidades imediatas da orla fluvial, abrangendo espaços estratégicos que apresentam maior potencial de requalificação e evidenciam necessidades prementes de intervenção, seja pela precariedade das infraestruturas, pela subutilização dos espaços públicos ou pela ausência de integração com o tecido urbano consolidado.



MOTIVAÇÃO

A área selecionada para a presente intervenção localiza-se no distrito municipal de Katembe, inserido na região metropolitana do Grande Maputo, e caracteriza-se como uma zona emergente com elevado potencial de transformação urbana. Este território abriga diversas atividades urbanas em processo de consolidação, que podem desempenhar um papel estratégico na dinamização do desenvolvimento regional e na melhoria das condições de vida da população local.

Contudo, apesar do seu posicionamento privilegiado e da crescente valorização fundiária decorrente da construção da ponte Maputo-Katembe e da requalificação viária até à Ponta de Ouro, a centralidade urbana existente na região revela-se desatualizada, subutilizada e carente de infraestruturas e serviços públicos qualificados. Esta situação compromete o aproveitamento pleno do potencial urbanístico da área, agravando fenómenos como a ocupação informal, a degradação ambiental e a desigualdade no acesso à cidade.

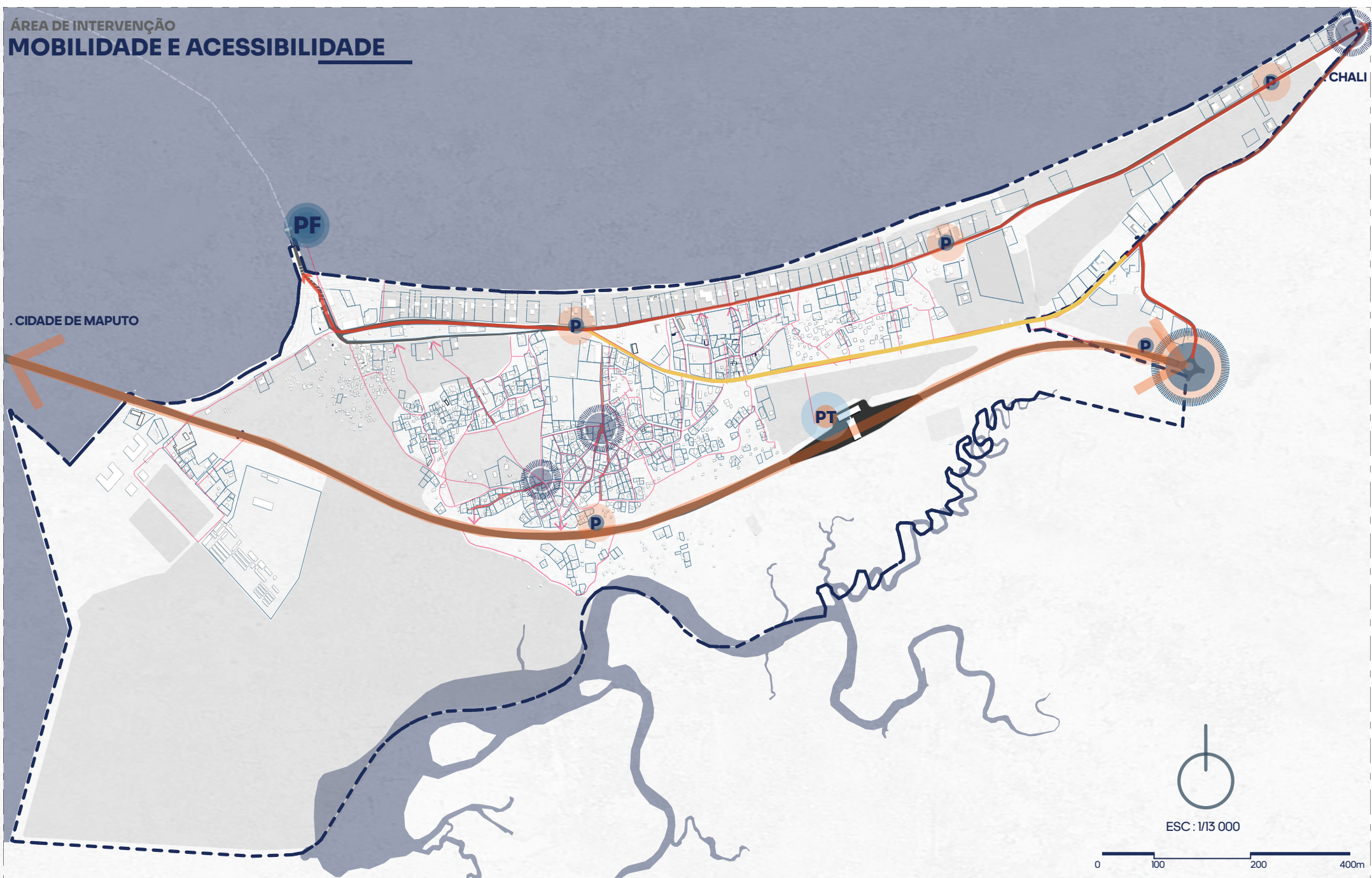


Fig. Vista Aerea do Bairro de Guachene - KATEMBE
Fonte : westend61.de/en/photo



A escolha deste tema justifica-se, portanto, pela oportunidade de reconfigurar este território como uma nova centralidade urbana, orientada por princípios de sustentabilidade, inclusão social e valorização ambiental. A proposta de requalificação urbana do bairro de Guachene, visa com especial destaque para o desenvolvimento de uma frente ribeirinha multifuncional, onde pretende - se oferecer soluções integradas para os desafios atuais da urbanização local, promovendo uma ocupação ordenada, resiliente e socialmente equitativa, em sintonia com as dinâmicas contemporâneas da cidade de Maputo.

ÁREA DE INTERVENÇÃO MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE



LEGENDA

Hierarquia Viária

- Via Primária - N1: PONTE-Maputo - Katembe
- Via Secundária
- Via Local

Condições da mobilidade

- Boa Circulação
- Boa Circulação
- Circulação Condicionada

Intercepções

- PT Portagem
- P Paragens de Transportes Públicos
- Rotunda
- Terminal Dos FerryBoats
- Intersecção de ruas

O bairro de Guachene apresenta uma rede viária incipiente e subdesenvolvida, característica comum a zonas periféricas em processo de urbanização informal. As vias existentes são, em sua maioria:

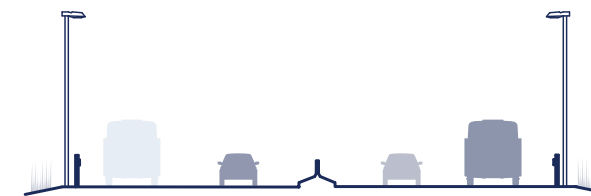
Vias em terra batida, com pouca ou nenhuma pavimentação;

Ausência de drenagem eficiente, resultando em alagamentos frequentes durante a estação chuvosa;

Passeios inexistentes ou improvisadas, o que dificulta o trânsito seguro de pedestres;

Escassa sinalização viária e inexistência de mobiliário urbano (placas, iluminação pública adequada etc.).

Essa situação compromete a funcionalidade e a durabilidade das vias, especialmente em um contexto com chuvas sazonais intensas e solos sensíveis à erosão.



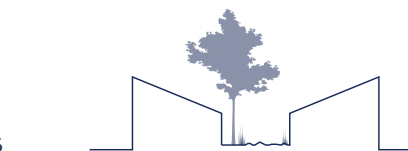
Via principal - N1



Via Secundária - Pavimentada



Via Terciária



Via Local



ESTRADA NACIONAL N1

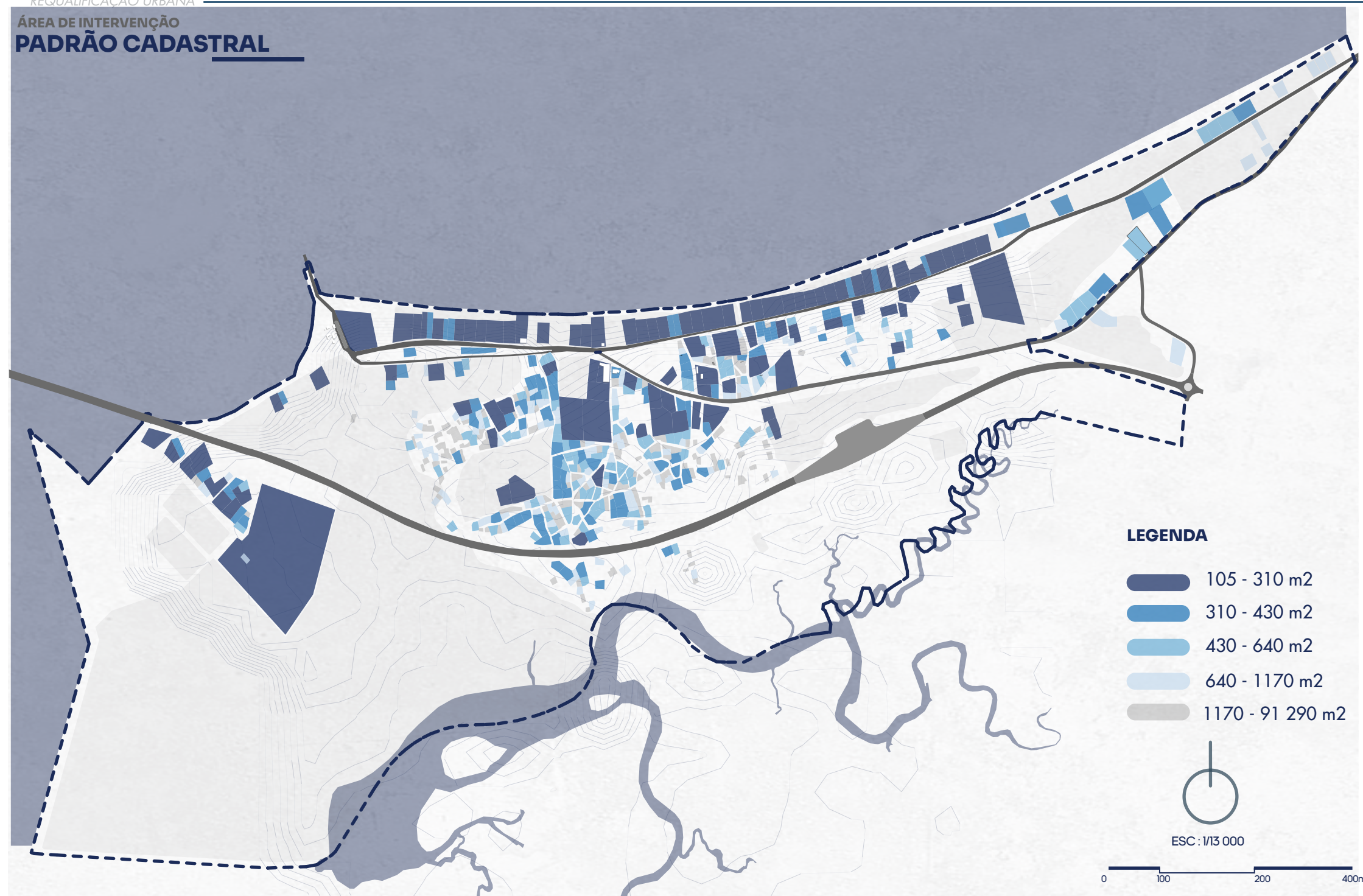


RUA B 77 PAVIMENTADA

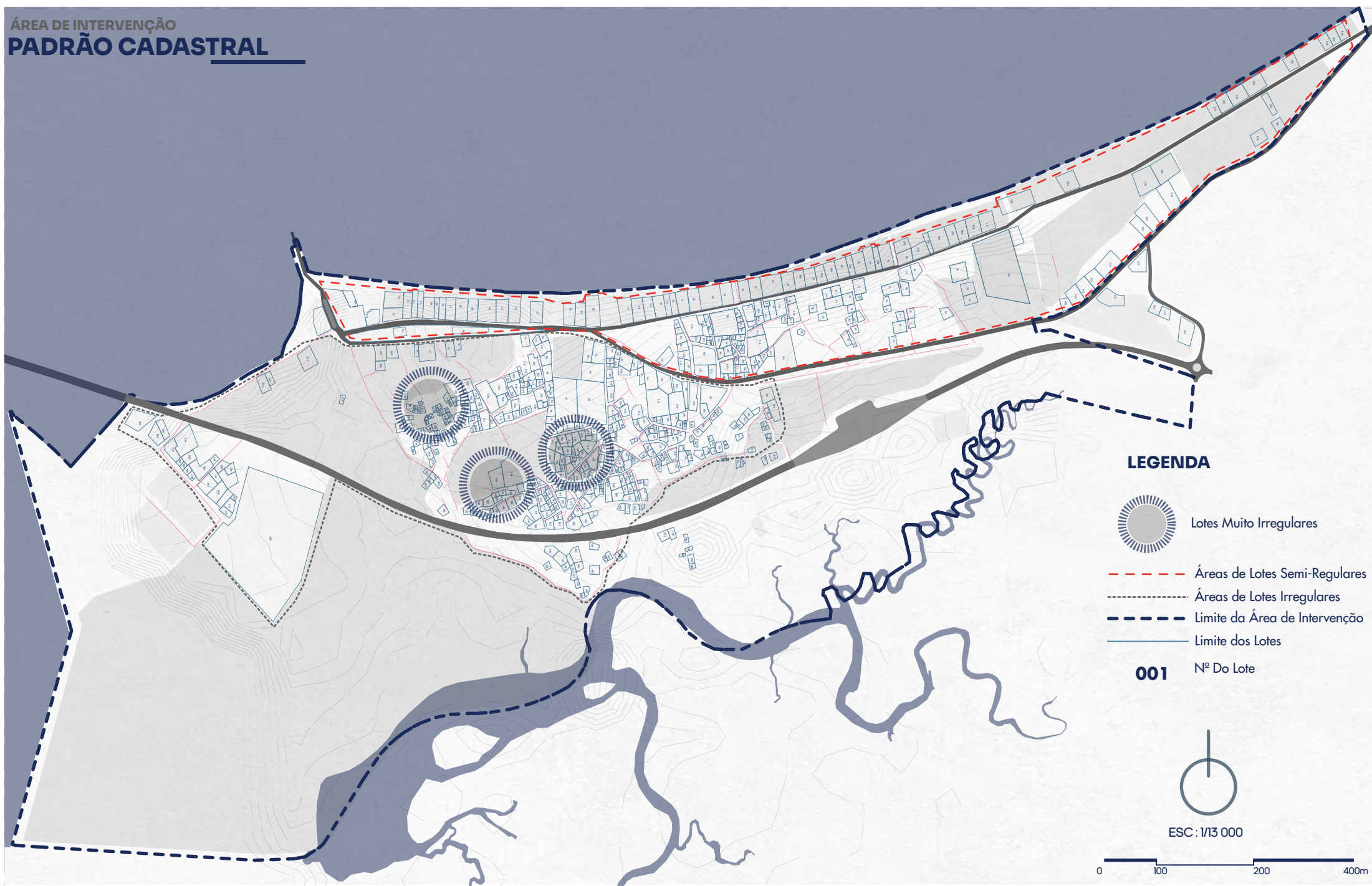


VIA DE TERRA BATIDA

ÁREA DE INTERVENÇÃO PADRÃO CADASTRAL



ÁREA DE INTERVENÇÃO PADRÃO CADASTRAL



Diagnóstico do Padrão Cadastral do Bairro de Guachene

Padrão de Ocupação Predominantemente Informal

Guachene apresenta um padrão cadastral predominantemente informal e irregular, comum em áreas urbanas periféricas em processo de urbanização espontânea:

- * Ausência de parcelamento formal do solo;
- * Lotes formados sem planejamento prévio, resultando em formas e tamanhos variados;
- * Falta de alinhamento entre lotes e vias, o que prejudica a integração entre o espaço público e o privado.

Esse padrão reflete uma urbanização que não seguiu diretrizes legais de uso do solo, agravando os problemas de infraestrutura e acesso a serviços públicos.

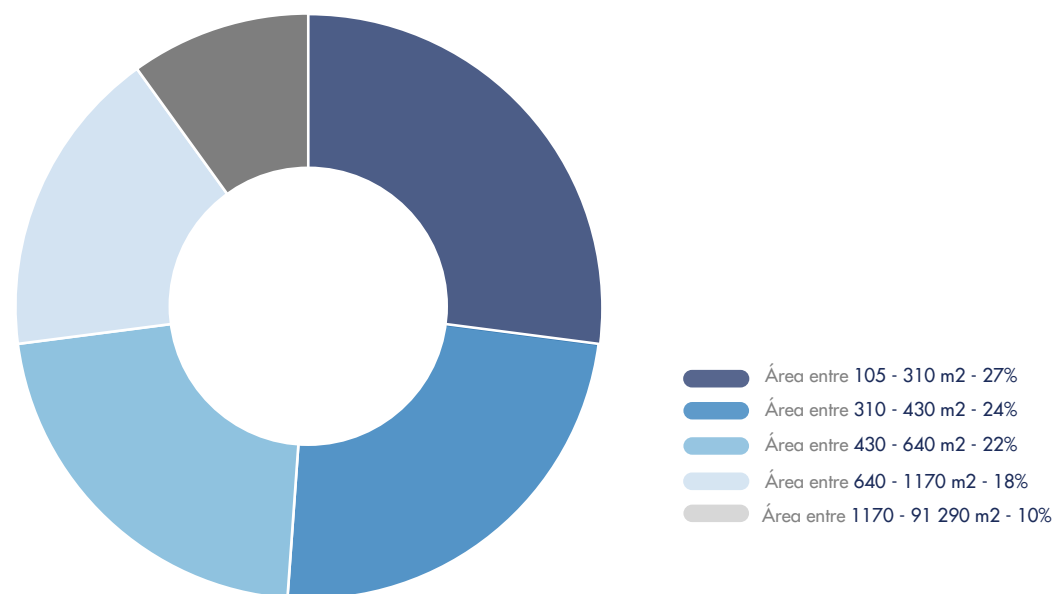
Tamanhos de Lotes Irregulares e Despadronizados

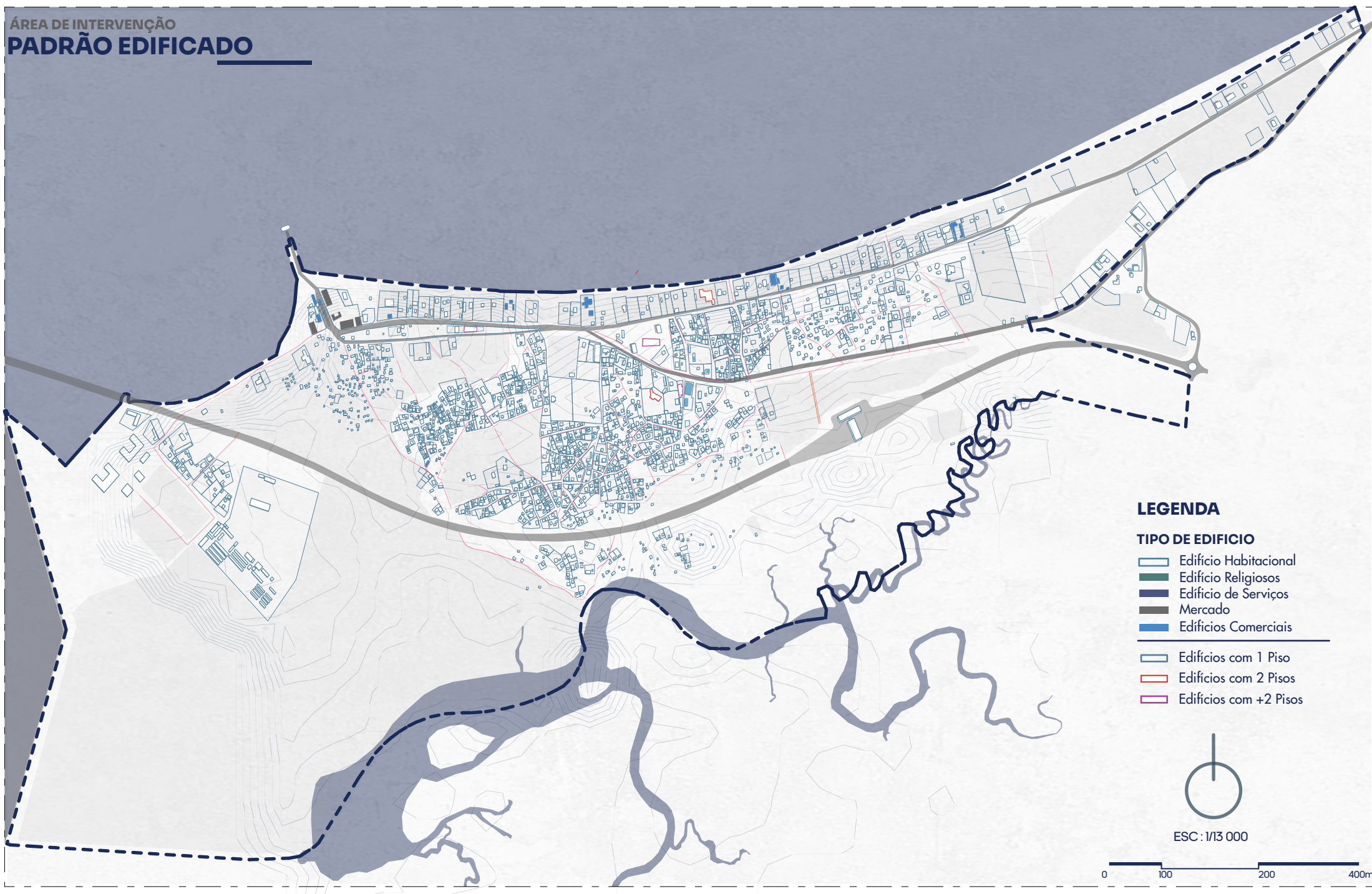
Não há uniformidade no dimensionamento dos lotes:

- * Lotes pequenos e estreitos coexistem com terrenos maiores e mais extensos;
- * As dimensões variam sem critério definido, dificultando a regularização fundiária e a implementação de infraestrutura adequada (água, esgoto, energia, drenagem);

Em muitos casos, as construções invadem áreas de servidão, vias projetadas ou zonas ambientalmente sensíveis, como encostas ou faixas próximas ao rio.

TALHÕES	Nº
105 - 310 m ²	155
310 - 430 m ²	138
430 - 640 m ²	125
640 - 1170 m ²	98
1170 - 91 290 m ²	57
TOTAL	573



ÁREA DE INTERVENÇÃO
PADRÃO EDIFICADO

Tipologia das edificações

O padrão edificado no bairro de Guachene apresenta-se predominantemente residencial unifamiliar, com habitações de tipologia autoconstruída e de um a dois pisos. As construções variam entre estruturas em alvenaria convencional (blocos de cimento e tijolos) e construções precárias com materiais de baixo custo, como chapas metálicas e madeira, especialmente nas zonas periféricas e menos consolidadas.

Disposição das construções

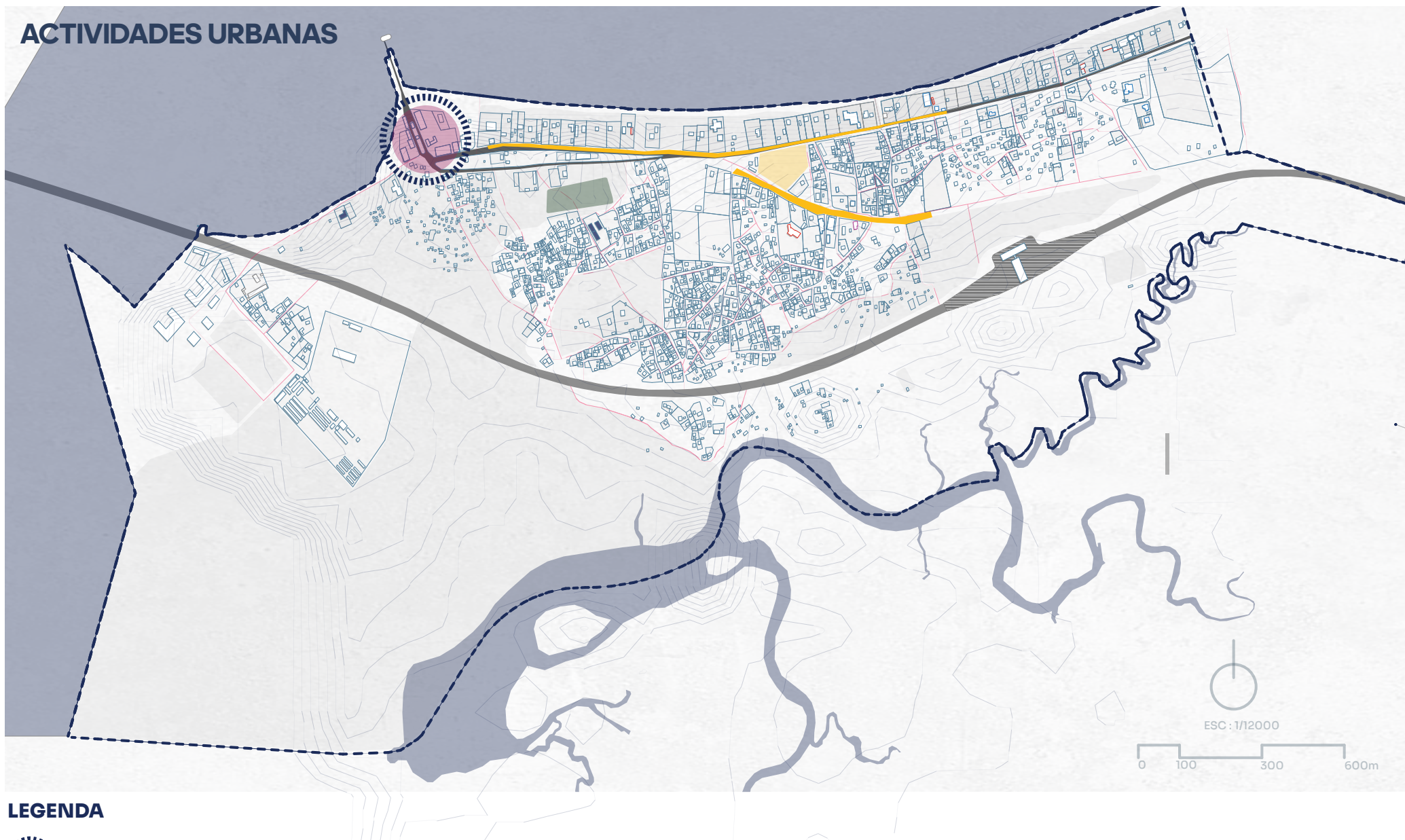
A implantação das edificações no lote tende a ser desordenada, com ocupação aleatória sem alinhamento uniforme. Há uma significativa ausência de afastamentos laterais e frontais, comprometendo a ventilação cruzada e a iluminação natural das habitações. Em muitos casos, os lotes não seguem um padrão geométrico regular, dificultando a organização espacial.

Densidade de ocupação

A densidade de ocupação ainda é relativamente baixa, com muitos lotes subutilizados ou parcialmente ocupados. No entanto, observa-se um crescimento gradual da densificação, com aumento de construções nos quintais e anexações informais, impulsionado pelo crescimento populacional e a urbanização incremental.



ATIVIDADES URBANAS



LEGENDA



Área pública do mercado



Rua com Serviços e Comércio informal



Espaço Público

Actividades Urbanas

Uso predominante do solo:

O uso do solo em Guachene é majoritariamente residencial, com características de ocupação dispersa e de baixa densidade. As habitações são, em sua maioria, construídas por meio de processos de autoconstrução, com materiais simples e com pouca padronização formal.

Comércio e serviços:

O comércio no bairro é incipiente e predominantemente informal, composto por pequenos estabelecimentos (barracas, quiosques, padarias caseiras e lojas locais). Não há presença significativa de supermercados, centros comerciais ou agências bancárias formais. Os serviços de saúde e educação são escassos e, quando existem, são de pequena escala e com infraestrutura limitada. A população depende, em muitos casos, dos serviços disponíveis em bairros adjacentes ou no centro de Maputo.

Atividades produtivas:

As atividades econômicas são de pequena escala, com destaque para o comércio informal, trabalho doméstico, pescas artesanais, e, em menor grau, agricultura de subsistência. Há carência de indústrias ou serviços urbanos formais que estimulem a empregabilidade e a economia local de maneira estruturada.



COMÉRCIO AO LONGO DA ESTRADA DE TERRA ABATIDA

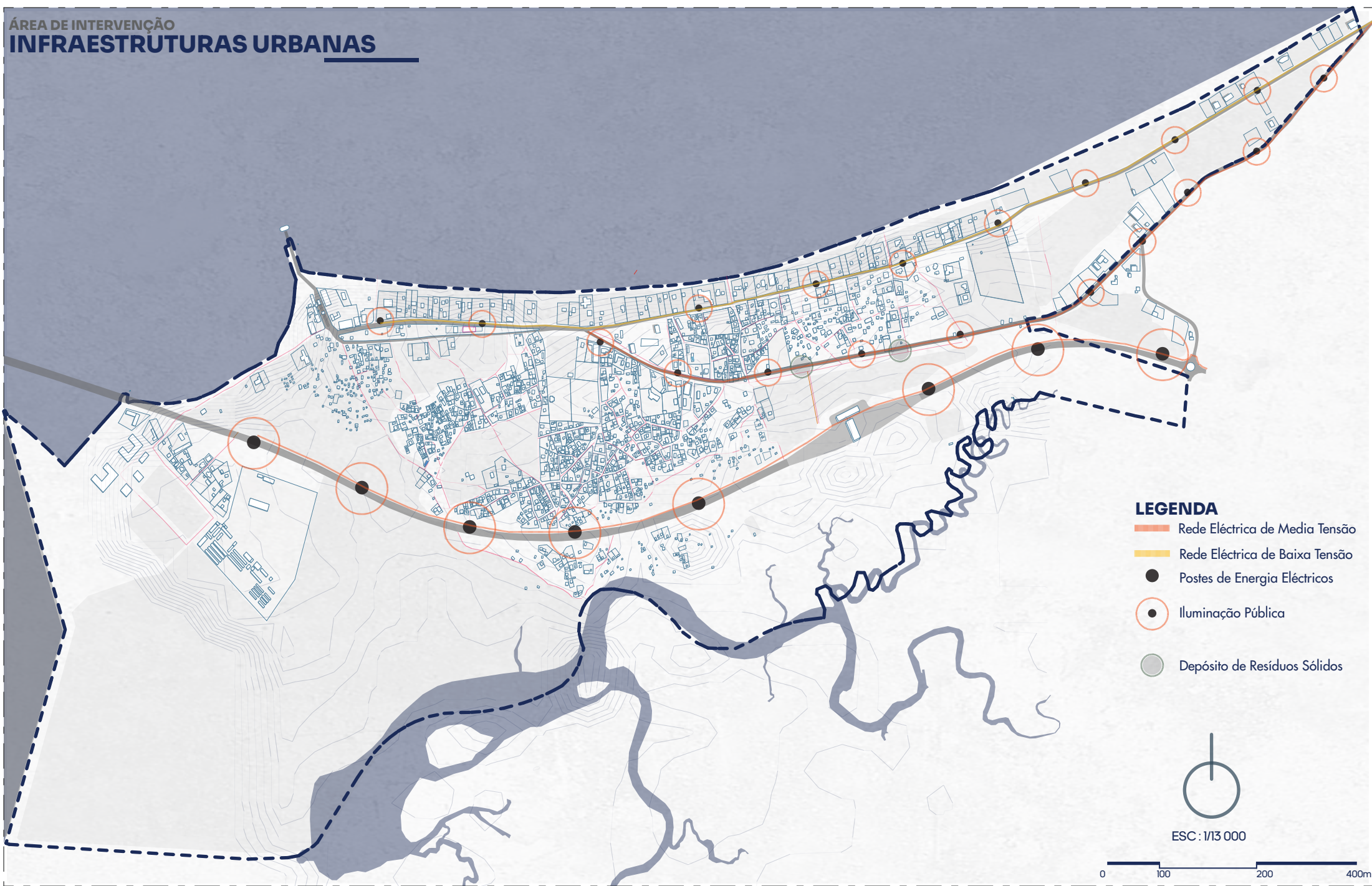


COMÉRCIO AO LONGO DA ESTRADA DE TERRA ABATIDA

MERCADO

ÁREA DE INTERVENÇÃO

INFRAESTRUTURAS URBANAS



Infraestruturas Urbanas

Abastecimento de água:

O fornecimento de água é precário e desigual. Muitas moradias recorrem a poços, fontenários comunitários ou abastecimento por caminhões-cisterna. A infraestrutura hídrica formal ainda não cobre todo o bairro, refletindo a falta de investimento público e de expansão da rede municipal.

Energia elétrica:

A rede elétrica cobre parcialmente o bairro. Em algumas zonas, o fornecimento é instável ou inexistente, forçando os moradores a recorrerem a soluções alternativas como geradores ou lamparinas. A falta de eletricidade impacta negativamente as atividades econômicas e a qualidade de vida.

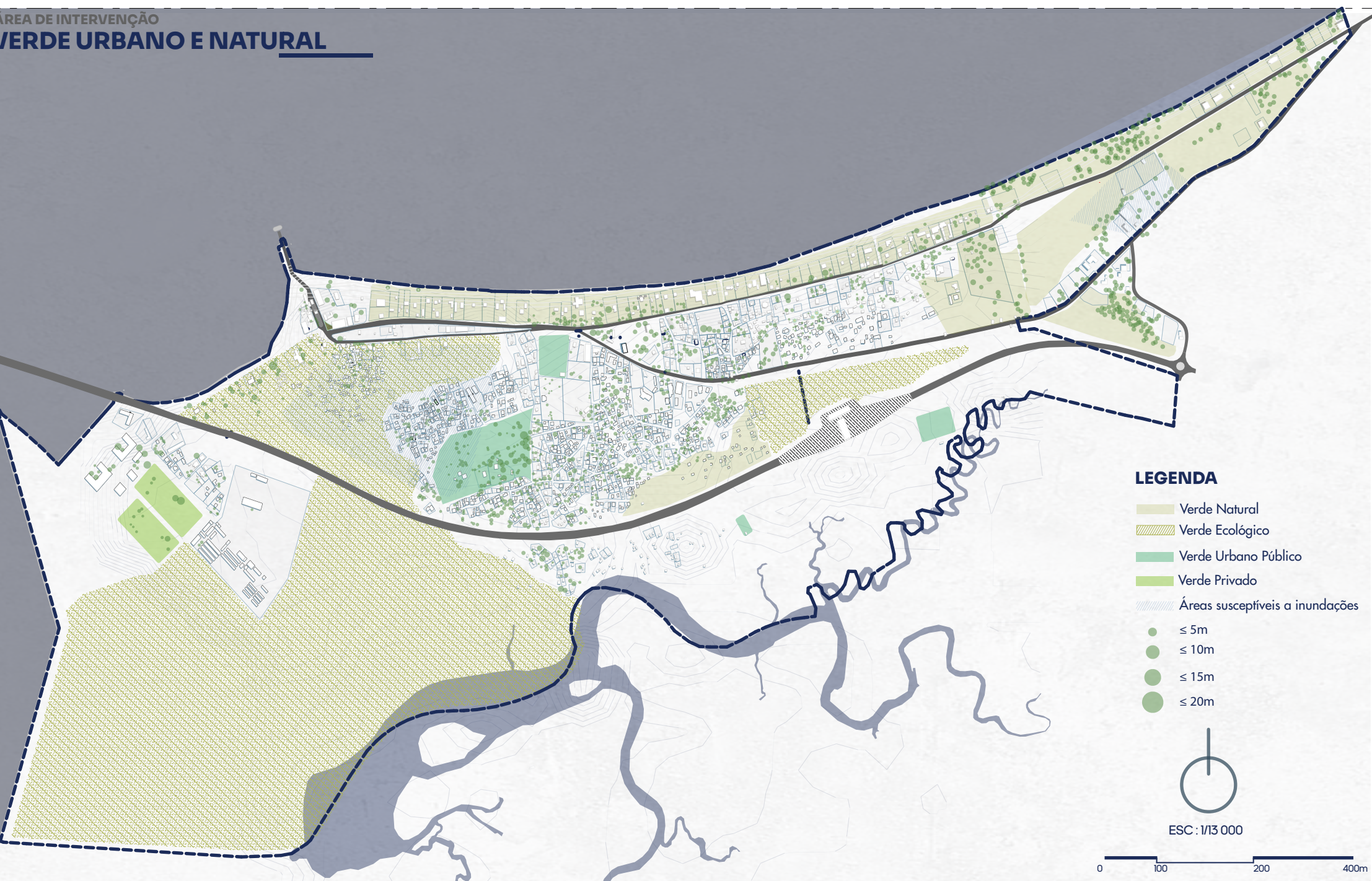
Saneamento básico:

Há ausência de um sistema de esgotamento sanitário eficiente. O saneamento é majoritariamente rudimentar, com uso de latrinas tradicionais, o que representa um risco à saúde pública e à contaminação dos lençóis freáticos. Sistemas de drenagem pluvial também são deficientes ou inexistentes, resultando em alagamentos recorrentes nas épocas de chuva.



ÁREA DE INTERVENÇÃO

VERDE URBANO E NATURAL



Estrutura Ecológica

Cobertura vegetal e áreas verdes

O bairro de Guachene ainda preserva extensivas áreas de vegetação nativa, em especial devido à baixa densidade de ocupação e à presença de terrenos não urbanizados. Essa vegetação inclui:

- * Mata costeira rala, composta por espécies adaptadas a solos arenosos e salinos;
- * Vegetação arbustiva e herbácea de savana, típica da zona tropical seca;
- * Áreas de capim alto e vegetação espontânea, comuns em terrenos baldios ou não edificadas.

Apesar disso, o avanço da urbanização informal e desordenada tem resultado no desmatamento progressivo, substituindo cobertura vegetal por ocupações de baixo padrão, sem preservação dos corredores verdes.



Estrutura Ecológica

Sistema hídrico e zonas úmidas

Guachene está localizado nas proximidades do estuário do rio Maputo, o que confere ao bairro uma importância ecológica estratégica:

- * Presença de zonas húmidas costeiras e mangais, essenciais para o equilíbrio ecológico, a proteção contra a erosão costeira e como berçários para diversas espécies aquáticas.
- * Pequenos cursos d'água sazonais e linhas de drenagem natural, que contribuem para a recarga dos aquíferos e o escoamento pluvial.
- * Alto risco de alagamentos e inundações, principalmente devido à ausência de drenagem urbana e à ocupação de áreas ambientalmente frágeis e suscetíveis a eventos extremos.

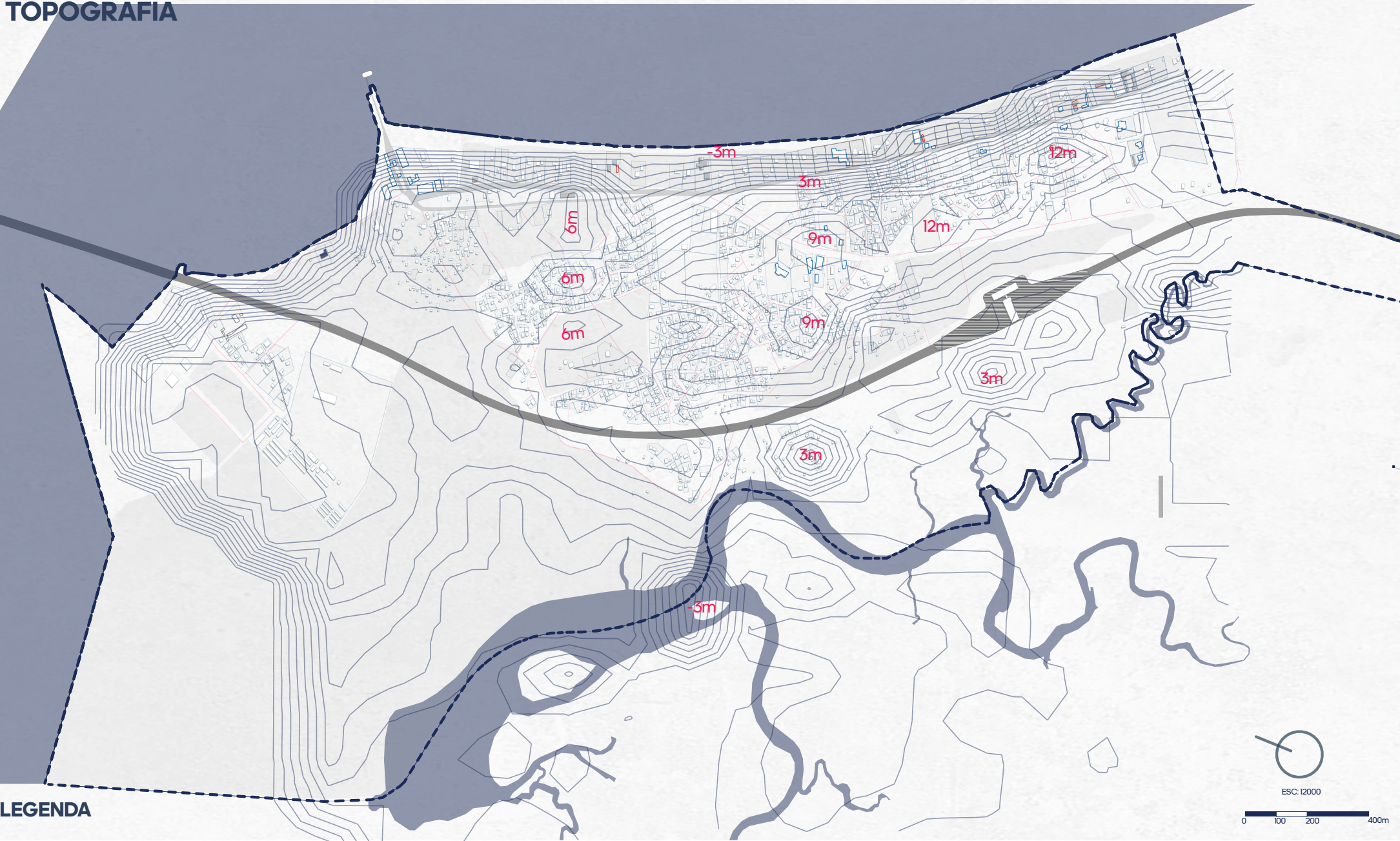
Fragilidades e pressões ambientais

A estrutura ecológica do bairro encontra-se sob forte pressão antrópica, principalmente por:

- * Expansão urbana informal sobre áreas ecologicamente sensíveis (margens do rio, encostas, zonas húmidas);
- * Supressão da vegetação nativa para construção de moradias e abertura de vias;
- * Lançamento de resíduos sólidos e águas residuais em cursos d'água e terrenos baldios, gerando contaminação e proliferação de vetores de doenças;
- * Ausência de políticas de gestão ambiental e de educação comunitária sobre preservação dos ecossistemas locais.



TOPOGRAFIA



LEGENDA

- LIMITE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO
- CURVAS DE NÍVEL

TOPOGRAFIA

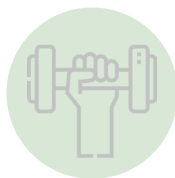


A topografia de Guachene apresenta-se relativamente plana a suavemente ondulada, típica das regiões costeiras da Área Metropolitana de Maputo. As principais características incluem:

- * Declives suaves, com altitudes que variam geralmente entre 0 a 20 metros acima do nível do mar;
- * Presença de terrenos baixos e alagadiços próximos à orla do estuário do rio Maputo;
- * Áreas ligeiramente elevadas em direção ao interior do bairro, que oferecem melhores condições para implantação urbana e drenagem natural.

Essa morfologia resulta de um processo de sedimentação fluvial e marinha, comum nas zonas estuarinas.

ANÁLISE FOFA



Localização estratégica, próxima ao rio e à Ponte Maputo-Katembe.

Presença de ecossistemas naturais e áreas verdes preservadas.

Potencial para criação de nova centralidade urbana.

Vasta disponibilidade de terrenos não urbanizados.



Requalificação do waterfront como espaço público multifuncional.

Planeamento urbano sustentável com base na integração ecológica.

Potencial turístico e econômico ligado à orla e à identidade local.

Criação de emprego e dinamismo econômico com novos usos urbanos.



Rede viária precária e ausência de infraestrutura básica.

Ocupação informal e desordenada em zonas ambientalmente frágeis.

Deficiência em serviços públicos essenciais (saúde, educação, lazer).

Isolamento funcional e baixa integração com o centro de Maputo.

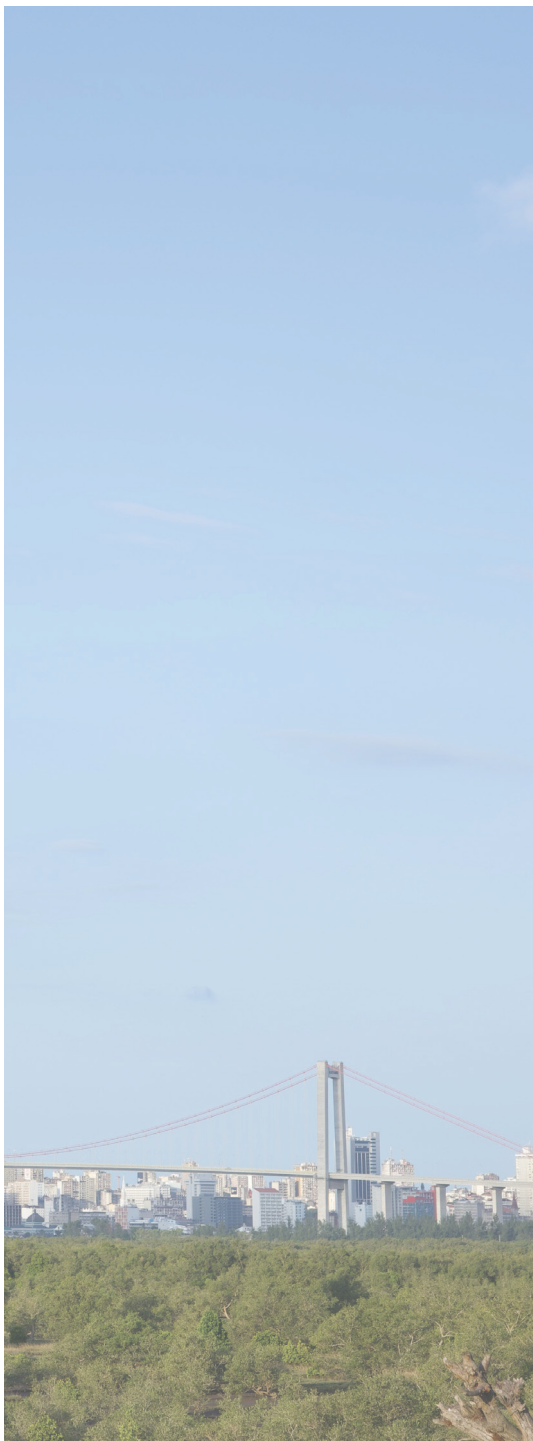


Avanço contínuo da urbanização informal sem controle.

Degradação ambiental por supressão de vegetação nativa e poluição.

Risco de gentrificação ou exclusão social com futuras intervenções.

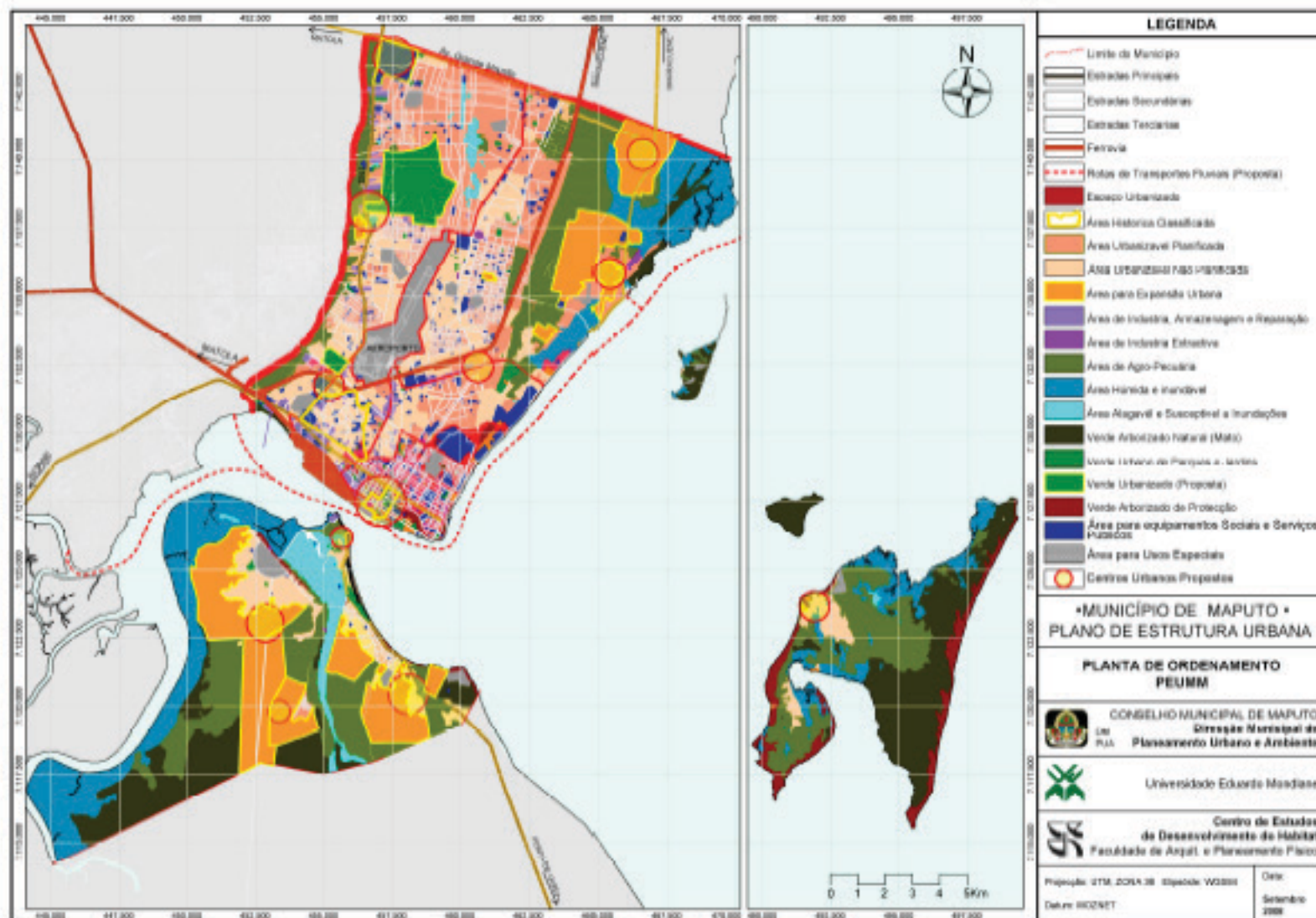
Falta de políticas públicas eficazes e continuidade de investimentos.



ASPECTOS LEGAIS

04

Plano de Estrutura Urbano do Município de Maputo (PEUMM)



Plano Geral de Urbanização do Distrito Municipal da Katembe (PGUDMK)

O plano de urbanização da Katembe foi concebido com o objetivo de transformar o distrito em uma nova centralidade urbana, conectada de forma funcional à cidade de Maputo, promovendo desenvolvimento sustentável, inclusão social e valorização ambiental.

Objetivos principais

Requalificar e planificar o território da Katembe, respondendo ao crescimento populacional e à expansão urbana pós-construção da Ponte Maputo-Katembe;

Integrar a Katembe à malha urbana de Maputo, promovendo acessibilidade, mobilidade e oportunidades econômicas;

Evitar a urbanização informal por meio de ocupação planejada do solo;

Preservar os ecossistemas sensíveis, como zonas húmidas e áreas costeiras.

Estrutura urbana proposta

- Zonas de centralidade com equipamentos urbanos e comércio;
- Zonas residenciais formais, com tipologias diversas (habitação unifamiliar, multifamiliar e de baixa densidade);

Eixos estruturantes definidos por avenidas principais, conectando os bairros internos com a marginal e a ponte Maputo-Katembe;

Corredores verdes e zonas ecológicas protegidas ao longo da costa e das áreas ribeirinhas.

Sistema viário e mobilidade

Criação de uma rede viária hierarquizada, com vias primárias, secundárias e terciárias para melhor circulação;

Previsão de infraestrutura para transporte público, pedestres e ciclistas;

Melhoria da ligação interbairros e acesso ao centro de Maputo;

Abertura de novos traçados viários para apoiar o crescimento das zonas interiores do distrito.



REFERÊNCIAS

05

Eko Atlantic (Lagos, Nigéria)

O projeto de Eko Atlantic é um exemplo de reconquista e valorização da orla costeira para fins urbanos, comerciais e habitacionais. Construído sobre terras recuperadas do mar, o projeto combina infraestrutura moderna com usos mistos (residencial, comercial, institucional), criando uma nova centralidade voltada para a economia global. Embora se trate de uma iniciativa de grande escala e alto investimento, destaca-se pelo tratamento do espaço público, pela resiliência climática e pelo planejamento urbano coeso.



Fig. Vista Aérea do eko atlantic
Fonte : skabash.com/eko-atlantic/

Reabilitação da Marginal de Luanda (Angola)

A Reabilitação da Marginal de Luanda consiste na modernização da orla marítima da Baía de Luanda, visando a valorização paisagística, a melhoria da mobilidade urbana e a criação de espaços públicos qualificados. Executada pelo governo angolano com apoio de empresas estrangeiras, a intervenção transformou a marginal num importante símbolo de modernidade e revitalização urbana, integrando infraestrutura viária, zonas pedonais, áreas verdes e iluminação pública. Apesar dos avanços estéticos e funcionais, o projeto tem sido criticado pelo seu caráter excludente e pelo limitado impacto nas condições de vida das populações periféricas, evidenciando a necessidade de uma requalificação urbana mais inclusiva e equitativa.



Fig. Vista Aérea do Marginal de Luanda (Angola)
Fonte : world-architects.com/pt/

PROPOSTA

06

CONCEITO

O conceito norteador do projeto urbano para o bairro de Guachene baseia-se na criação de uma nova centralidade local, orientada por princípios de requalificação urbana, integração territorial e valorização ambiental. A proposta visa transformar a área em um espaço funcional, acessível e socialmente inclusivo, capaz de atender às demandas atuais e futuras da população local, promovendo a articulação entre o tecido urbano existente e o potencial da orla ribeirinha.

A intervenção busca estruturar um sistema urbano mais eficiente, priorizando a mobilidade sustentável, o uso misto do solo, a qualificação dos espaços públicos e a ampliação das infraestruturas urbanas. O desenho urbano propõe a implementação de eixos estruturadores, espaços de convivência e áreas verdes integradas, contribuindo para a resiliência ambiental e a melhoria da qualidade de vida.

PERMISSAS

- * Inserir atividades de recreação e lazer atrativas ao longo da frente ribeirinha de Guachene, promovendo o equilíbrio entre áreas de convivência dinâmica e espaços de descanso e contemplação;
- * Priorizar a mobilidade ativa, favorecendo o trânsito de pedestres e ciclistas sobre os veículos motorizados, especialmente nos espaços públicos próximos à orla;
- * Integrar funções ambientais, culturais, habitacionais e de mobilidade por meio de um desenho urbano sensível ao contexto natural e social do bairro;
- * Incentivar a presença de habitações de qualidade ao longo da frente de ribeirinha, com tipologias mistas e acessíveis, que estimulem o uso contínuo do espaço e fortaleçam os vínculos comunitários.

ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO

01

Mobilidade Urbana Sustentável

A proposta de mobilidade urbana para Guachene baseia-se na criação de uma rede de circulação eficiente, segura e integrada. Busca-se estabelecer um sistema viário hierarquizado, capaz de organizar os fluxos internos e conectar o bairro com os principais eixos de deslocamento da Katembe e do centro urbano de Maputo. A intervenção valoriza a mobilidade ativa, incentivando o deslocamento a pé e por bicicleta, ao mesmo tempo em que reorganiza a circulação de veículos motorizados, minimizando conflitos entre modos de transporte e melhorando a fluidez viária.

04

Edifícios de Uso Misto na Orla

Ao longo da frente ribeirinha, propõe-se a implantação de edifícios com diversidade de usos – comércio, serviços, habitação e cultura – com volumetria moderada e linguagem arquitetônica adaptada ao contexto local. Esses edifícios desempenham um papel essencial na ativação urbana da orla, promovendo vida ativa ao nível do solo e dinamismo econômico. A variedade funcional contribui para a vitalidade urbana contínua, tornando o bairro mais atrativo, seguro e economicamente sustentável.

02

Espaços Públicos Qualificados

A estratégia de espaços públicos visa criar uma rede articulada de praças, parques lineares, jardins e equipamentos coletivos ao longo do bairro. Estes espaços são pensados como pontos de encontro, lazer e interação comunitária, com mobiliário urbano, áreas sombreadas, equipamentos esportivos e culturais. A qualificação dos espaços públicos contribui para a coesão social, fortalece o sentimento de pertencimento e estimula a apropriação do território pela população local.

05

Infraestrutura Urbana Qualificada

Garantir a implantação de infraestrutura básica de qualidade, incluindo sistemas de abastecimento de água, drenagem pluvial, saneamento, iluminação pública e mobiliário urbano adequado, de modo a assegurar funcionalidade, conforto e segurança aos moradores e usuários do espaço urbano.

03

Requalificação da Frente Ribeirinha

A frente ribeirinha de Guachene é reposicionada como um elemento estruturador da centralidade urbana proposta. A intervenção propõe a requalificação da orla com a criação de um parque linear multifuncional, que articula mobilidade, lazer, cultura e sustentabilidade ambiental. São previstos passeios arborizados, áreas de contemplação, decks flutuantes, ciclovias, quiosques e espaços para eventos públicos, promovendo a integração entre o ambiente urbano e o sistema ecológico.

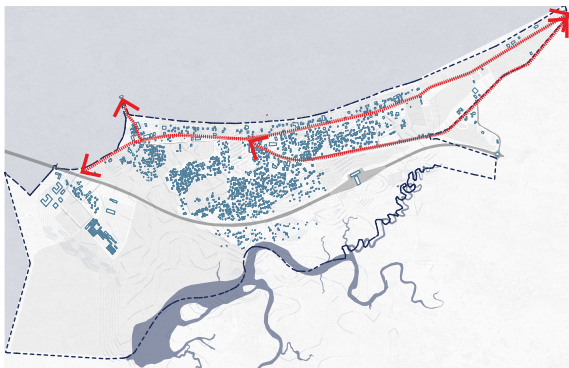
06

Sustentabilidade Ambiental e Resiliência Urbana

Incorporar soluções de infraestrutura verde (bioswales, arborização, pavimentos permeáveis), preservação das zonas húmidas e mitigação de riscos ambientais, promovendo um ambiente urbano equilibrado e resiliente às mudanças climáticas.

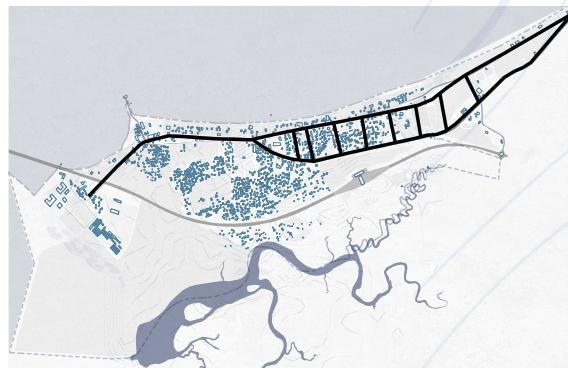
ESQUEMAS DO DESENHO URBANO

01



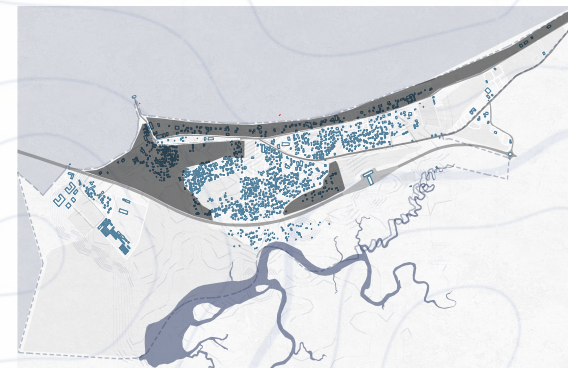
As vias e os lotes existentes são considerados elementos estruturantes fundamentais, servindo como base para a organização espacial e a definição da malha urbana.

02



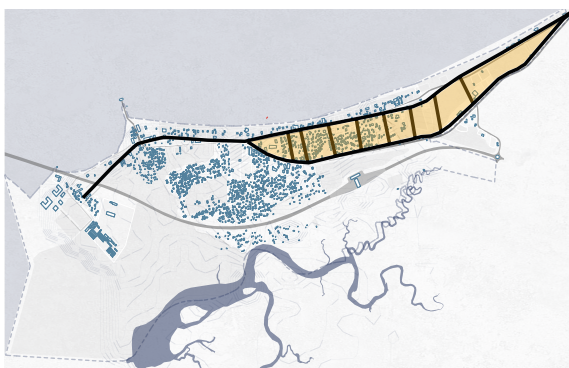
A nova estrutura viária será implantada com base nas vias existentes, preservando a morfologia do bairro e garantindo uma organização urbana coerente e integrada.

03



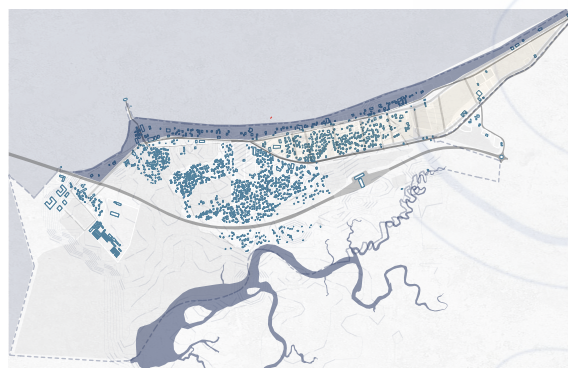
Prevê-se a remoção de habitações em áreas inundáveis e densamente ocupadas, visando segurança e melhor ordenamento urbano.

04



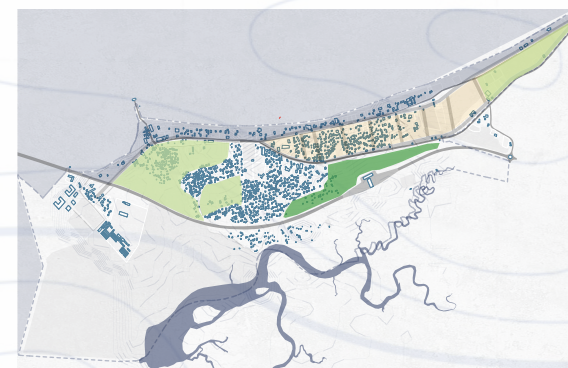
A proposta prevê um processo de densificação qualificada, por meio da implantação de edifícios e blocos habitacionais multifuncionais, acompanhados de equipamentos públicos e infraestrutura urbana compatível.

05

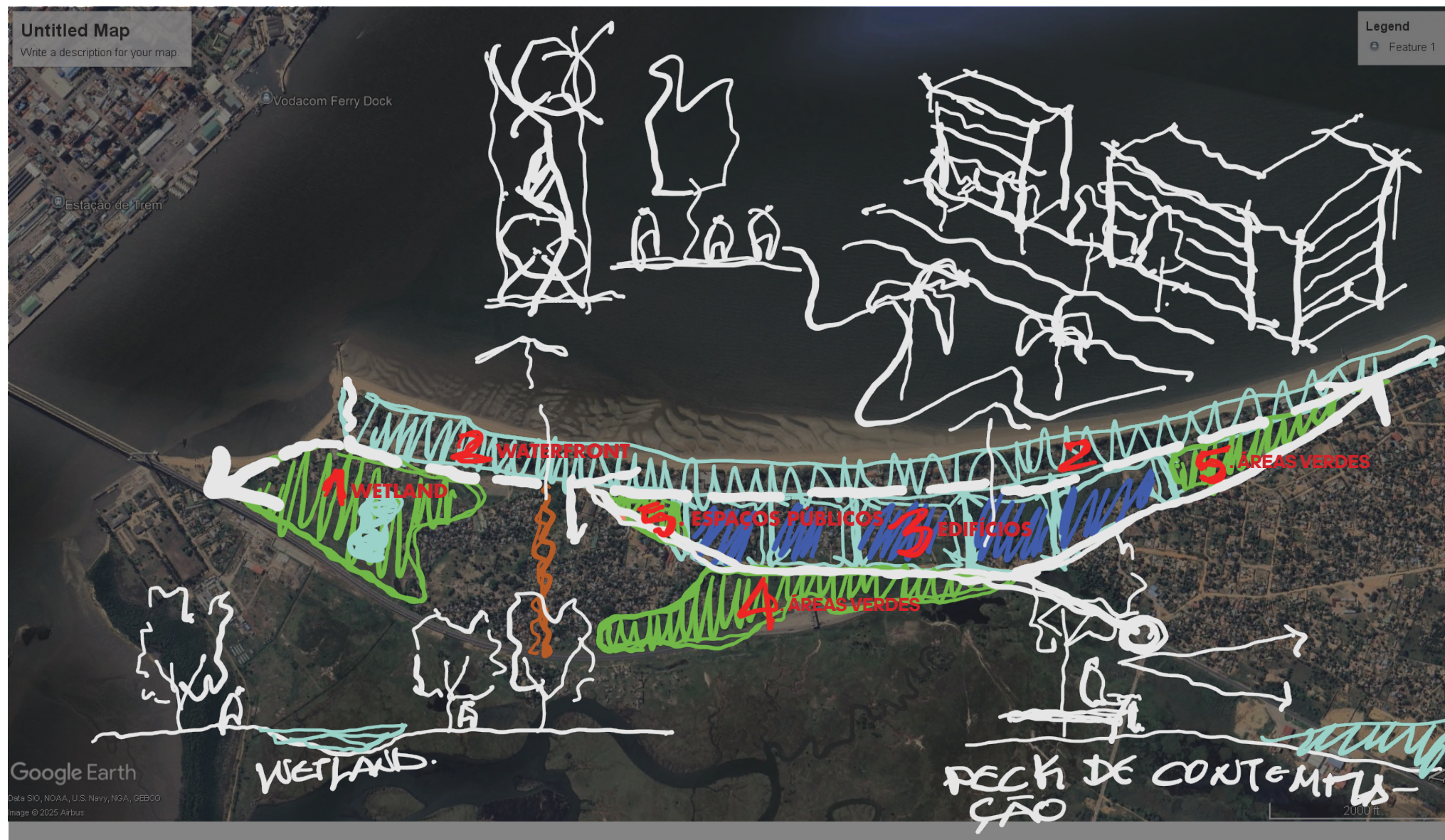


Pretende-se a implementação de uma frente ribeirinha qualificada, concebida como espaço público multifuncional que articula lazer, mobilidade, paisagem e sustentabilidade ambiental.

06



Propõe-se a reconversão de áreas ambientalmente sensíveis, atualmente ocupadas por edificações dispersas, em espaços verdes públicos e zonas de produção agrícola urbana, com o objetivo de restaurar a função ecológica do território.



ÁREA DE INTERVENÇÃO

IMPLANTAÇÃO GERAL



ESC : 1/13 000

LEGENDA

1. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

- 1.1 Vias de Acesso
- 1.2 Ciclovia

2. EQUIPAMENTOS URBANOS

- 2.1 Escola
- 2.2 E. Administrativos
- 2.3 Posto de Saúde

3. COMÉRCIO

- 3.1 E.Comerciais
- 3.2 Restaurantes
- 3.3 Mercado
- 3.4 Comércio de Rua

4. RESIDÊNCIAS

- 4.1 Apartamentos

5. ESPAÇOS PÚBLICOS

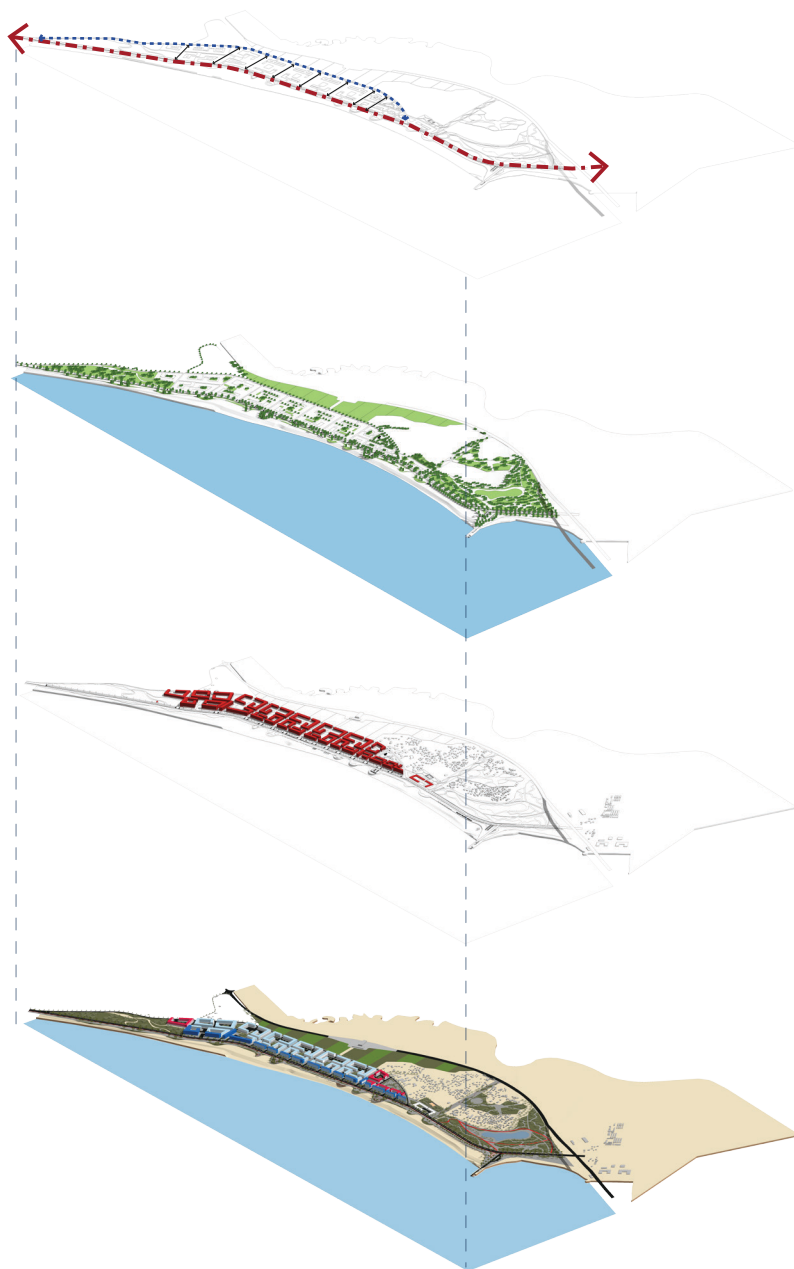
- 5.1 Área Desportiva
- 5.2 Praça da Comunidade
- 5.3 Área de Contemplação

6. PAISAGEM FUNCIONAL

- 6.1 Bacias naturais de retenção (Wetlands)
- 6.2 Área de cultivo agrícola
- 6.3 WaterFront



Estrutura Urbana Proposta



Malha Urbana

A malha urbana foi reorganizada com base em uma hierarquização viária eficiente, contemplando vias primárias, secundárias e terciárias, dimensionadas de forma a garantir fluidez, segurança e acessibilidade. O traçado proposto considera a implantação de infraestrutura básica, incluindo redes de drenagem pluvial, calçadas acessíveis, arborização urbana e iluminação pública. Esta estruturação busca equilibrar mobilidade, conforto ambiental e ordenamento territorial.

Edifícios

A proposta edificada contempla tipologias de três a cinco pavimentos, assegurando uma densidade adequada à escala do bairro e favorecendo a diversidade funcional. Os pisos térreos, especialmente nas vias principais, são destinados predominantemente a usos comerciais e de serviços, promovendo vitalidade urbana, segurança e dinamismo social ao nível da rua. Essa abordagem favorece a economia local e fortalece a relação entre espaço construído e vida pública, estimulando a convivência e a acessibilidade.

Verde Urbano

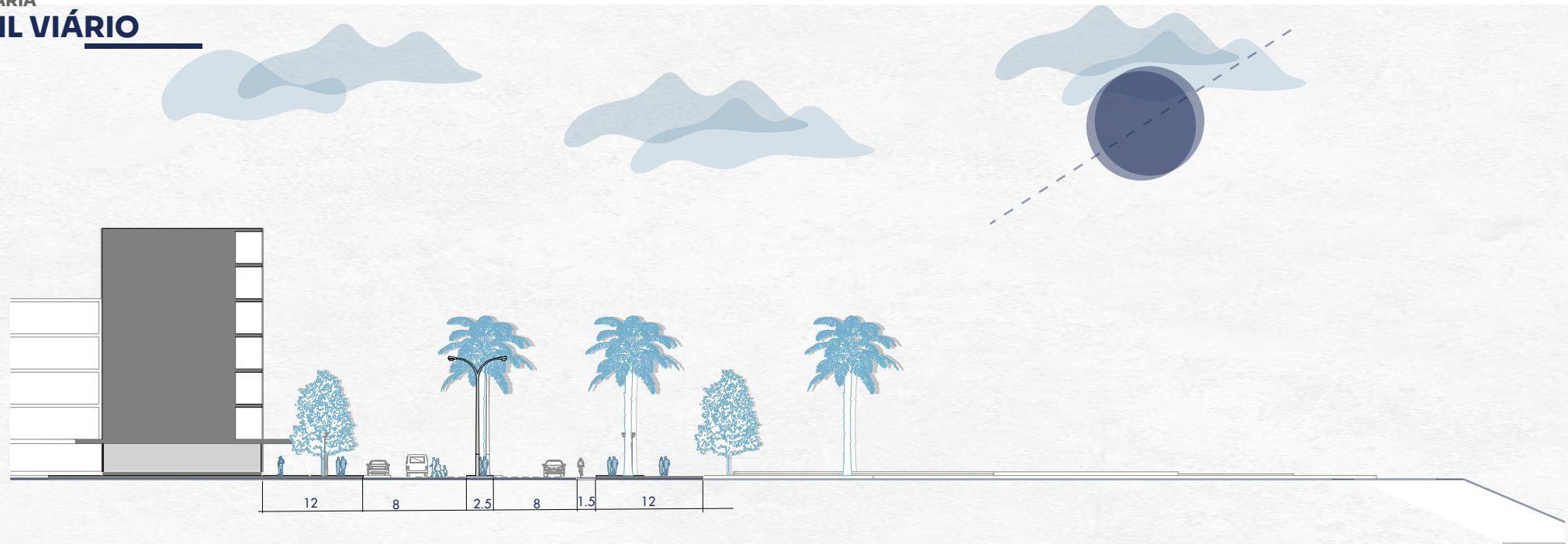
A infraestrutura verde foi pensada como um elemento estruturador do espaço urbano, com a identificação de áreas prioritárias para restauração e preservação ambiental. A integração de parques, corredores ecológicos e espaços ajardinados contribui para a melhoria da qualidade ambiental, favorecendo a infiltração da água pluvial, a mitigação das ilhas de calor e o bem-estar da população. Esta estratégia apoia os princípios de urbanismo sustentável e resiliente.

MASTERPLAN
REDE VIÁRIA

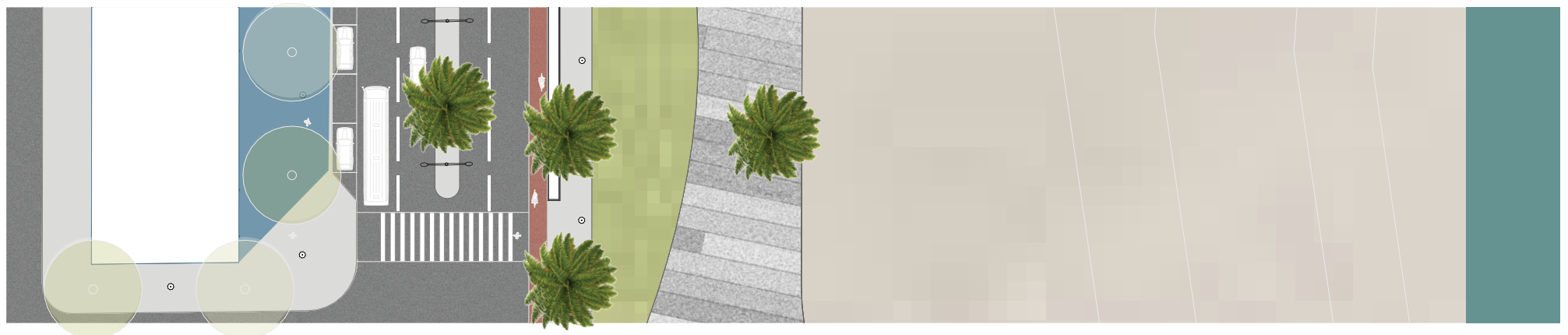


REDE VIÁRIA

PERFIL VIÁRIO

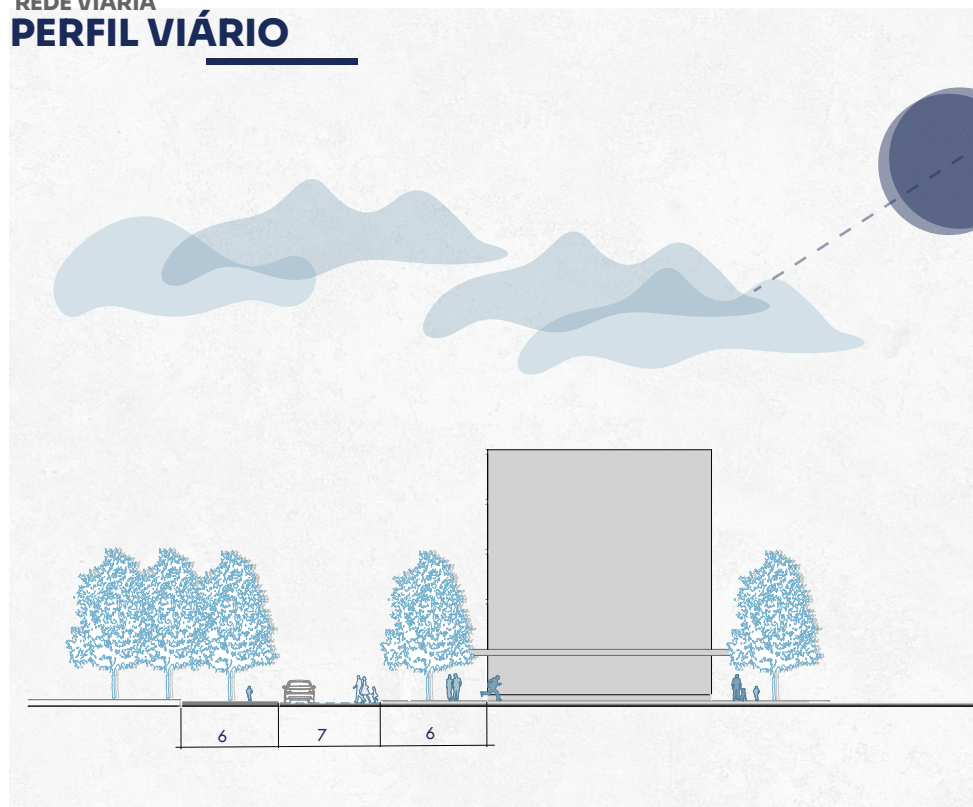


Via Principal

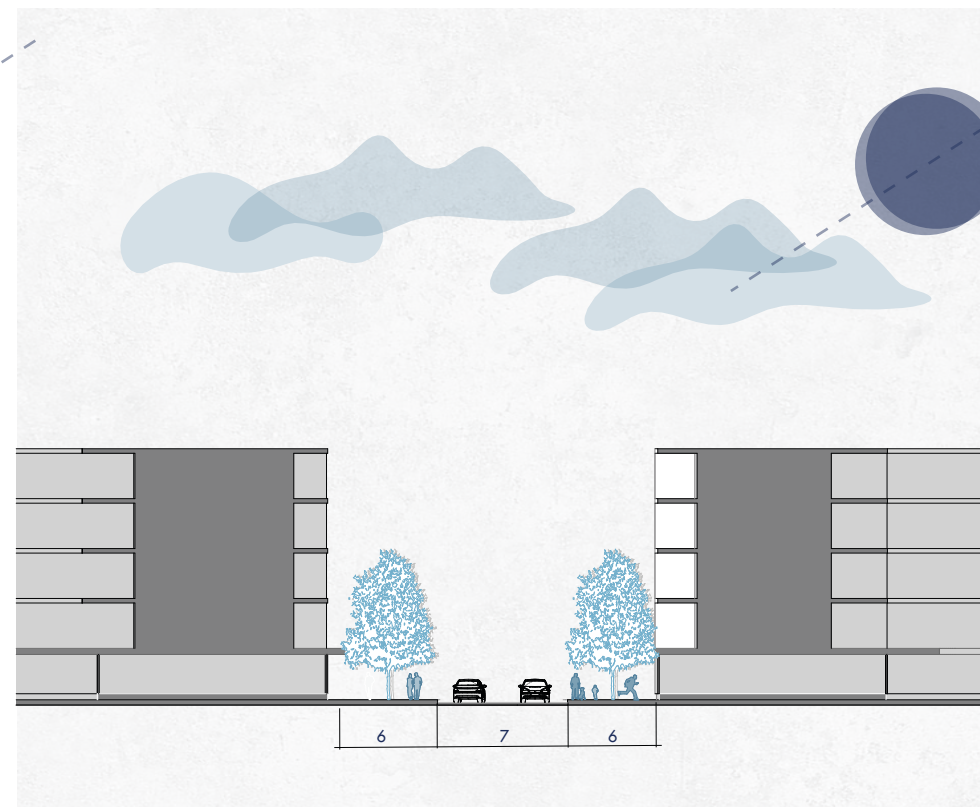


REDE VIÁRIA

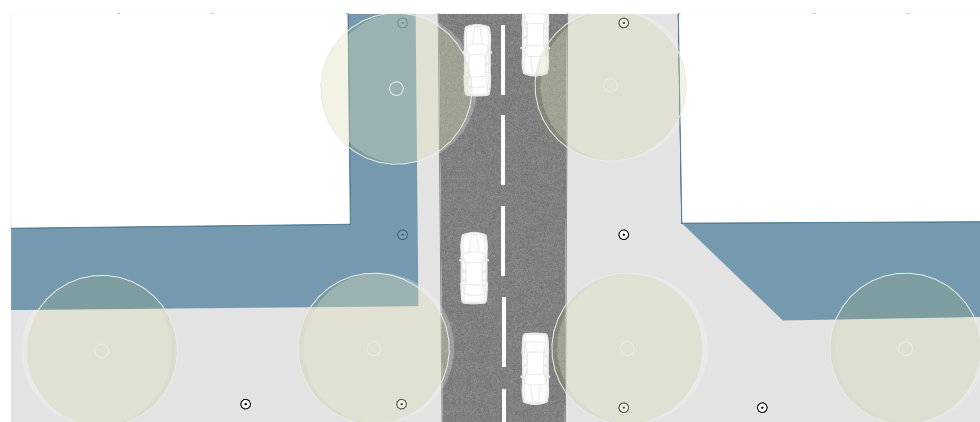
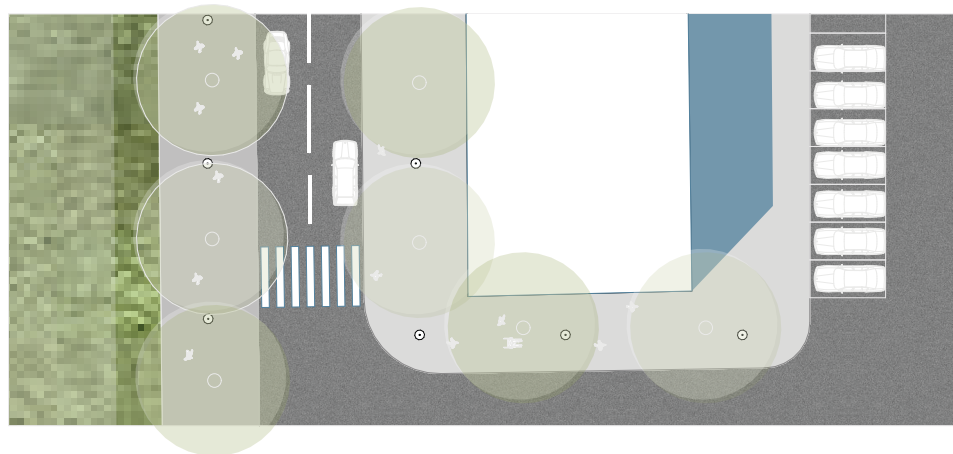
PERFIL VIÁRIO



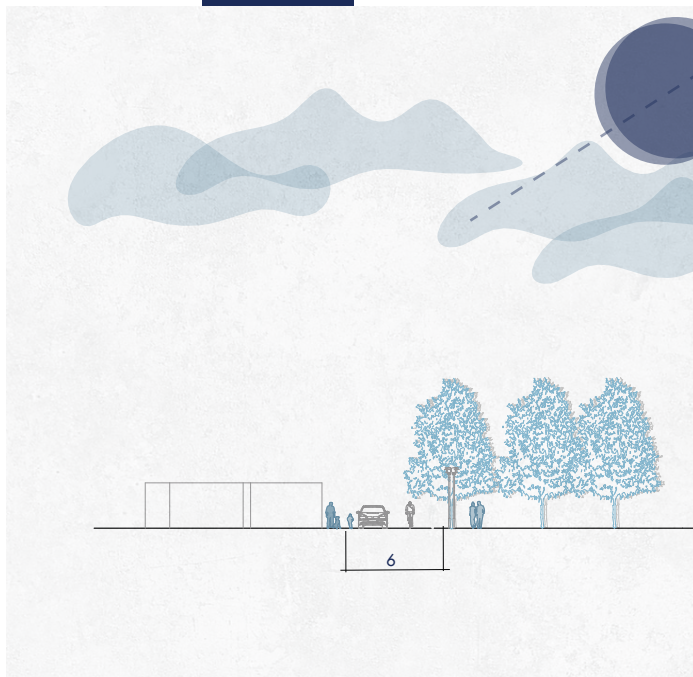
Via Secundária



Via terciaria



REDE VIÁRIA PERFIL VIÁRIO



Via terciária entre casas



O aprimoramento da rede viária constitui um elemento essencial para garantir a eficiência, segurança e sustentabilidade dos sistemas de transporte urbano. No contexto da proposta de requalificação urbana, destaca-se a necessidade de expansão e modernização das vias existentes, aliada a uma estratégia de manutenção regular que assegure a durabilidade da infraestrutura.

A proposta contempla não apenas a reabilitação das estradas principais e secundárias, mas também a priorização dos modos suaves de transporte, como os deslocamentos a pé e por bicicleta. Essa abordagem promove uma mobilidade mais inclusiva e segura.

Além disso, o planejamento urbano sustentável orienta-se pela integração da rede viária com o tecido urbano, otimizando os fluxos de circulação, reduzindo o tempo de deslocação e fomentando o acesso equitativo aos serviços e oportunidades. Tais medidas geram impactos positivos na segurança rodoviária, estimulam o desenvolvimento econômico local e contribuem diretamente para a melhoria da qualidade de vida das comunidades residentes. de energia não renováveis, mas também promoverá a adoção de práticas mais sustentáveis, alinhadas aos objetivos de desenvolvimento sustentável.





CONCEPÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA QUADRA

01. DEFINIÇÃO DAS VIAS PRINCIPAIS



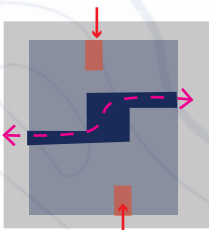
A quadra urbana é considerada a unidade básica do desenho urbano, sendo uma referência teórica fundamental na estruturação do espaço. Ela influencia diretamente a organização espacial da cidade, a disposição das ruas, os fluxos de tráfego e o grau de interação social entre os usuários.

02. DEFINIÇÃO DAS VIAS PRINCIPAIS



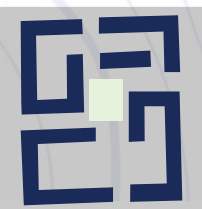
Na concepção da quadra proposta, priorizou-se inicialmente a forma e a função, visando uma integração harmoniosa com o entorno urbano. A análise partiu da geometria e do layout do terreno, com especial atenção aos acessos — tanto para pedestres quanto para veículos —, a fim de garantir fluidez e conectividade.

03. DEFINIÇÃO DAS VIAS INTERNAS

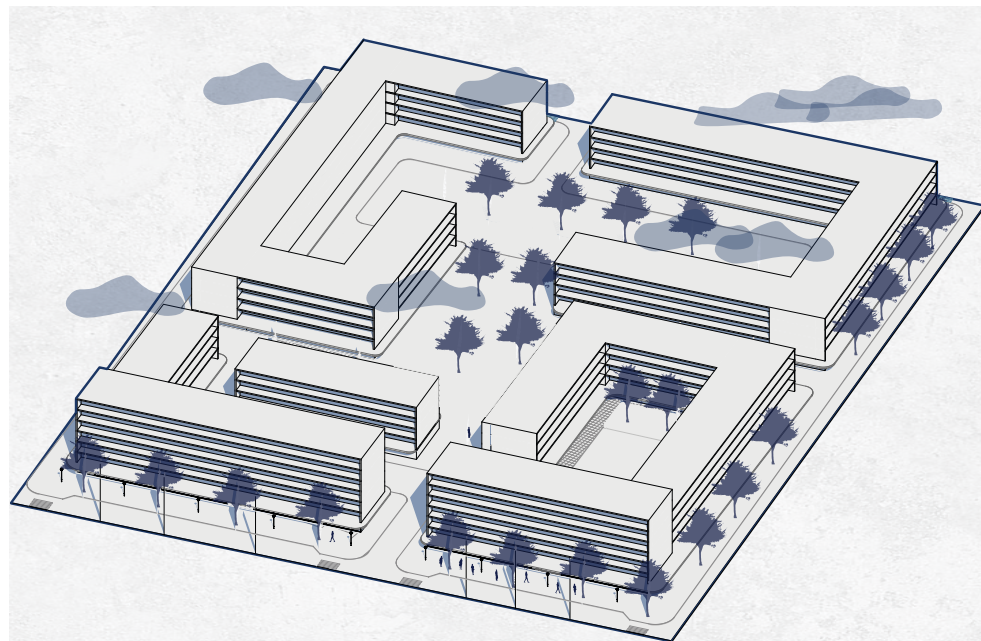
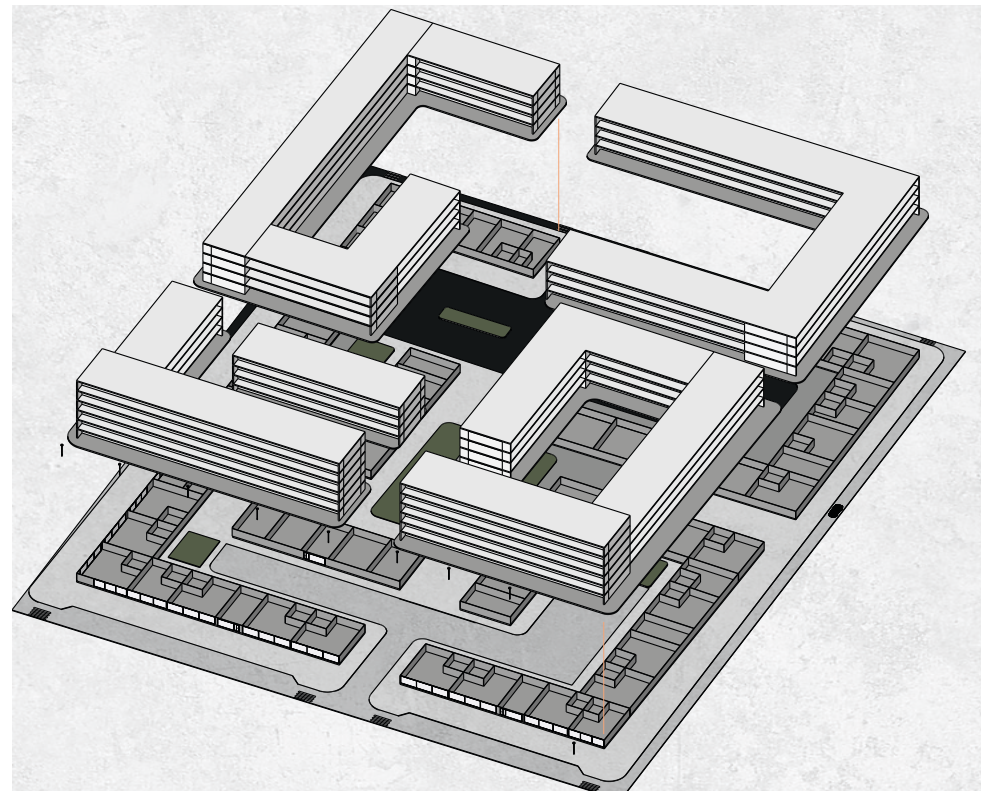


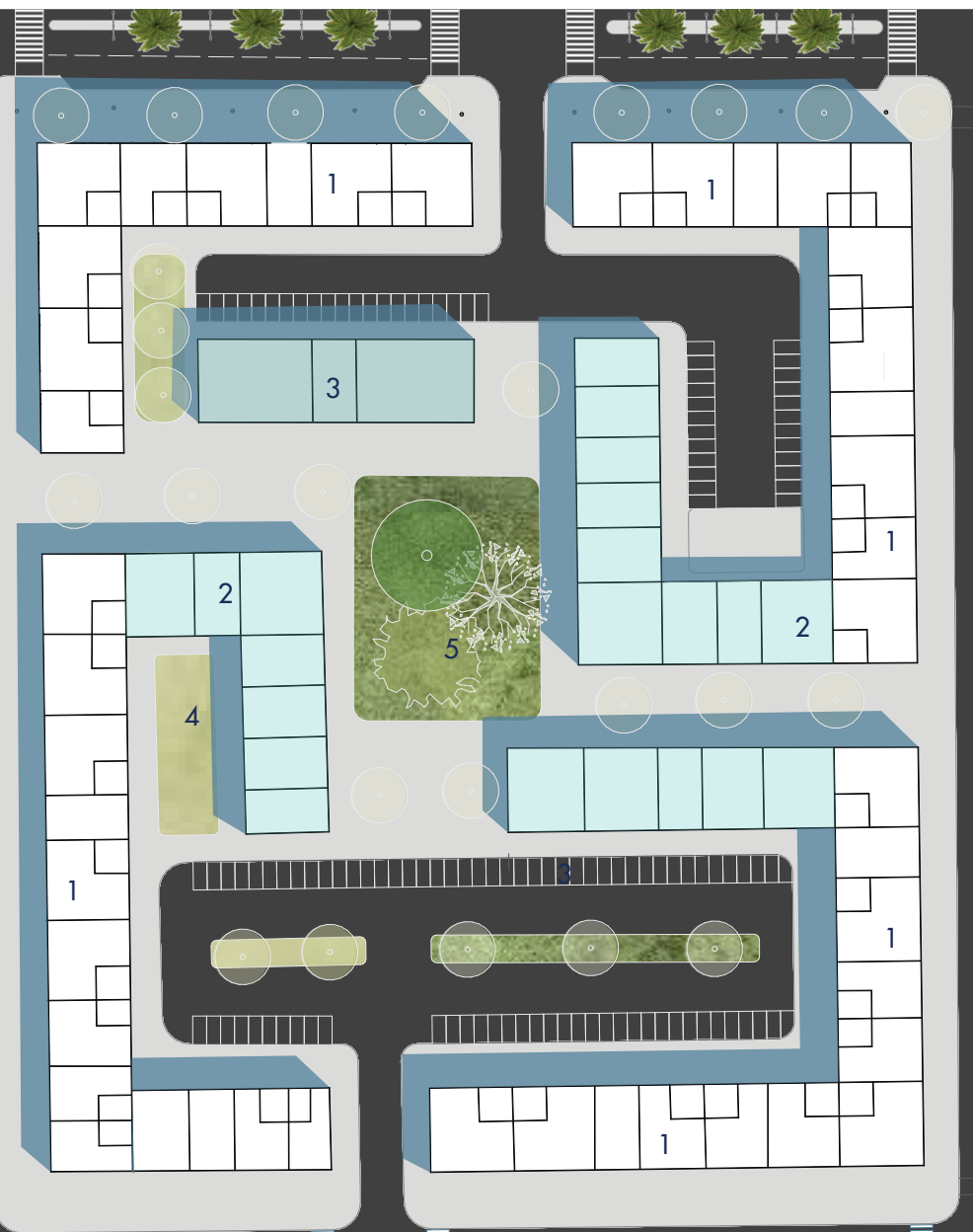
A volumetria adotada no projeto segue uma lógica de densificação moderada, com a implantação de edifícios de 3 a 5 pisos, adaptados à morfologia do terreno e ao contexto urbano de Guachene. Essa escolha busca equilibrar ocupação do solo e qualidade ambiental, assegurando boa ventilação, iluminação natural e integração visual com o entorno.

04. VOLUMETRIA ADOTADA



A disposição volumétrica respeita os eixos estruturadores do bairro, articulando os blocos edificadas com espaços públicos, áreas verdes e equipamentos urbanos. A variação de altura entre os volumes contribui para a dinamização da paisagem urbana, promovendo diversidade formal e escalas humanas compatíveis com a proposta de requalificação urbana e criação de uma nova centralidade.





LEGENDA

- 1. Lojas no piso térreo
- 2. Apartamentos
- 3. Estacionamentos
- 4. Espaço Privado
- 5. Espaço Semipúblico

Piso Tipo | Quadra

Os pisos tipo dos edifícios são dedicados exclusivamente a usos habitacionais, com apartamentos projetados de forma a garantir orientação privilegiada para as ruas principais e para o espaço público central da quadra. Essa disposição visa valorizar a iluminação e ventilação natural das unidades, bem como proporcionar qualidade visual. As atividades funcionais internas — como áreas de serviço, lavanderia e recolha de lixo — são voltadas para áreas menos expostas, garantindo privacidade e organização estética do conjunto, visíveis apenas aos moradores do complexo habitacional.

Piso Térreo | Quadra

No piso térreo, propõe-se uma ocupação mista:

Edifícios voltados para a rua principal abrigam atividades comerciais, com o objetivo de ativar a fachada urbana, gerar dinamismo econômico e incentivar o uso contínuo do espaço público.

Edifícios voltados para o interior da quadra mantêm o uso residencial, promovendo ambientes mais calmos e integrados ao espaço público central, favorecendo a convivência comunitária e a segurança.

Os corpos de circulação vertical (escadas e elevadores) foram estrategicamente posicionados para permitir acesso direto e eficiente a partir das ruas, sem interferir no funcionamento das áreas comerciais, garantindo fluidez e independência entre os usos.

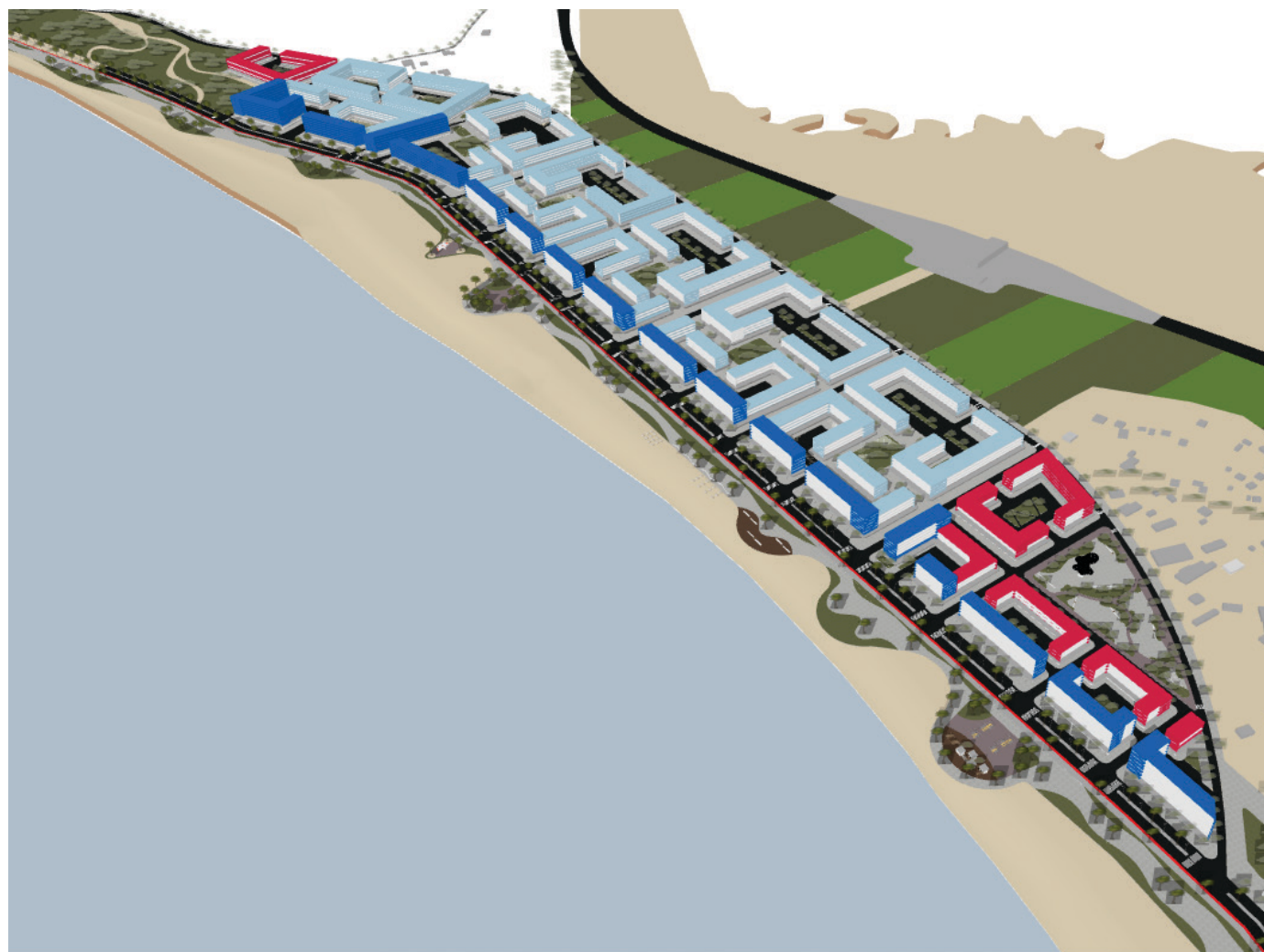


PROPOSTA DA VIA PRINCIPAL





ALTIMETRIA



- Edifícios de 5 Pisos
- Edifícios de 4 Pisos
- Edifícios de 3 Pisos

Os edifícios com uso predominantemente habitacional foram projetados de forma a contribuir para a diversificação da paisagem urbana, entendida aqui sob múltiplas dimensões.

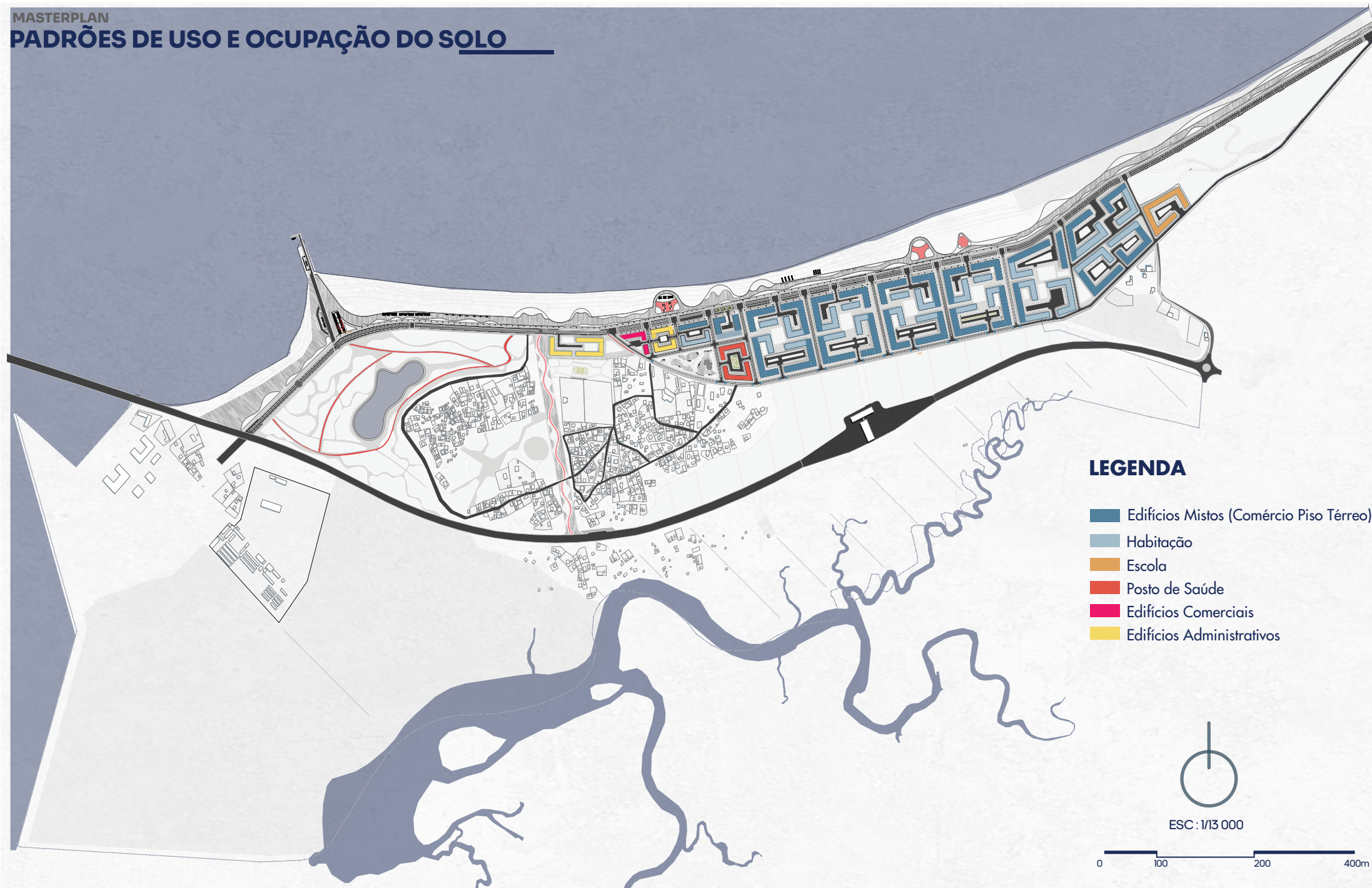
A primeira dimensão é morfológica, com variação intencional de escalas e número de pavimentos. Essa diferenciação não apenas permite a adequação de diferentes níveis de densidade habitacional, mas também oferece múltiplas leituras visuais do conjunto edificado a partir dos espaços públicos, promovendo uma paisagem urbana mais dinâmica e visualmente rica.

Essa diversidade também colabora para a organização hierárquica do sistema viário e dos espaços de convivência:

- * Edifícios de maior altura são posicionados ao longo das vias principais, reforçando o caráter estruturador dessas avenidas;

- * Edificações de menor porte localizam-se em ruas secundárias, promovendo transições suaves entre escalas urbanas e ambientes mais residenciais e tranquilos.

Outro fator relevante é a incorporação de usos mistos, especialmente no piso térreo. Ao longo do sistema viário principal, são previstos comércio, serviços, lazer e habitação, com o objetivo de ativar as fachadas voltadas para o espaço público.

MASTERPLAN
PADRÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

IMAGENS DO CONJUNTO



MASTERPLAN
VERDE URBANO



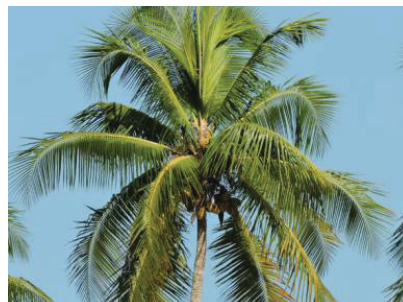
Arborização Urbana

A arborização constitui um elemento essencial na qualificação de áreas urbanas, especialmente em contextos de clima tropical quente, como o da província de Maputo. Seu papel vai muito além da função estética ou decorativa, contribuindo diretamente para o conforto térmico, a melhoria da qualidade do ar, o controle da radiação solar, além da valorização paisagística e ambiental do espaço urbano.

Diante disso, é fundamental que a seleção das espécies arbóreas seja feita de forma criteriosa, considerando características como o porte da copa, o tipo e tamanho das folhas, a resistência ao clima local, à salinidade e à escassez hídrica, entre outros fatores. Uma escolha adequada garante não apenas a eficiência ambiental da arborização, mas também a sua integração funcional e paisagística com o tecido urbano.

Arborização Urbana

Cocos nucifera



Nome Popular : Coqueiro

Eucalyptus



Nome Popular : Eucalipto

Spathodea campanulata



Nome Popular : Tulipeira Africana

Sesbania punicea



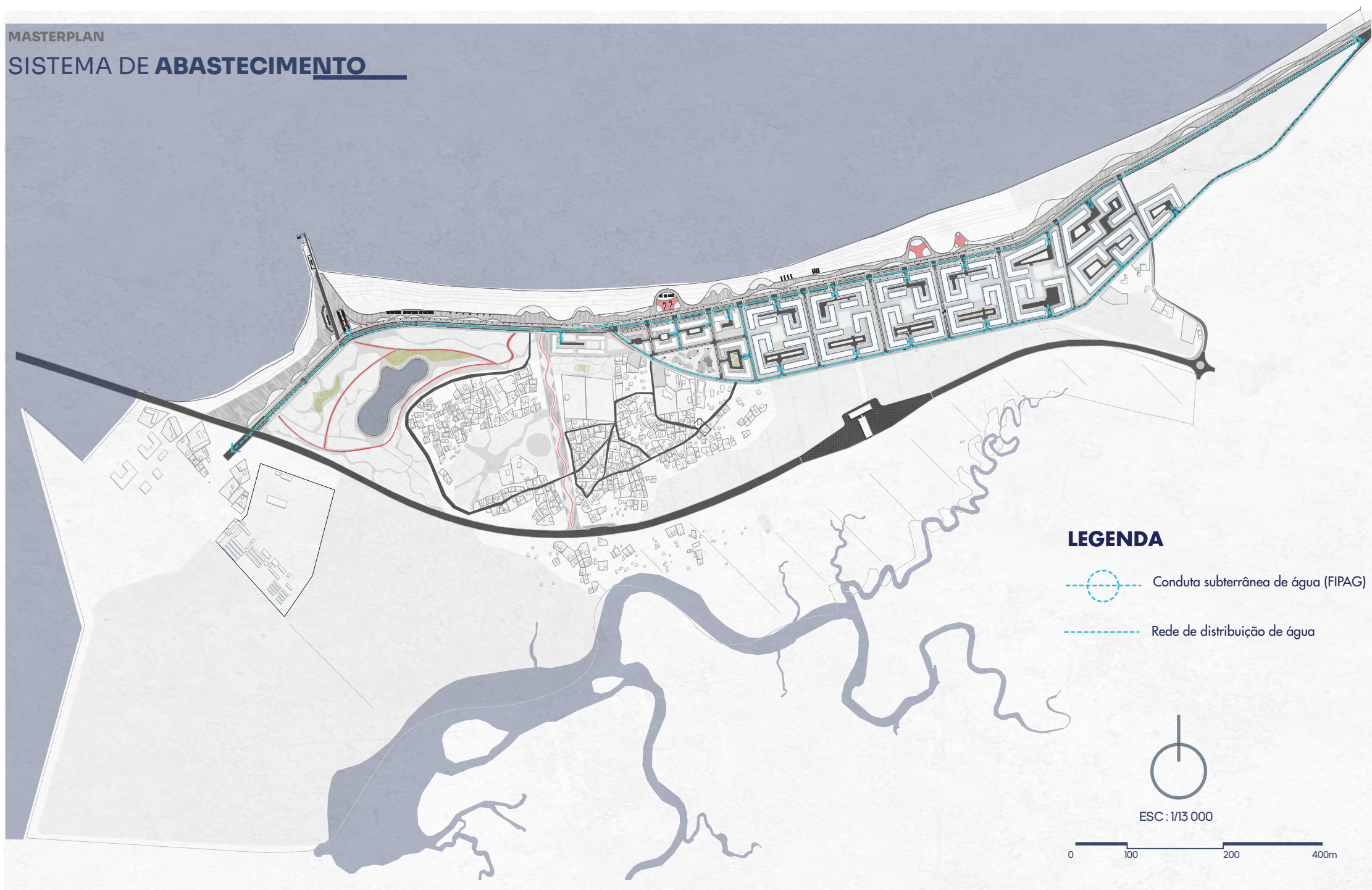
Nome Popular : Acácia vermelha

ESPAÇO PÚBLICO DE LAZER



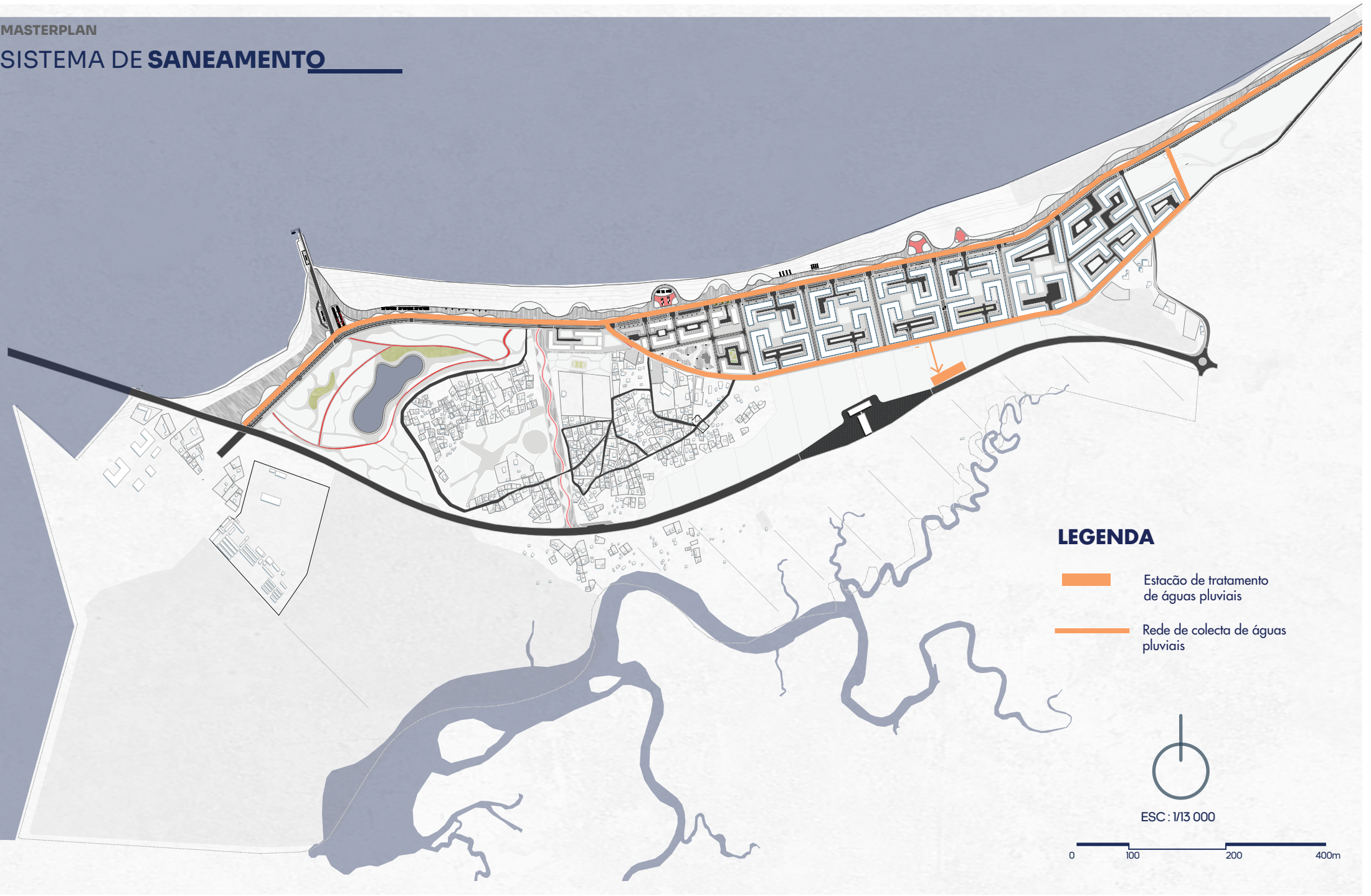
MASTERPLAN

SISTEMA DE ABASTECIMENTO

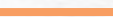


MASTERPLAN

SISTEMA DE **SANEAMENTO**

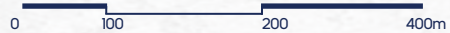


LEGENDA

-  Estação de tratamento de águas pluviais
-  Rede de colecta de águas pluviais



ESC : 1/13 000



Bioswales: Solução Sustentável para Gestão de Águas Pluviais em Áreas Urbanas

Bioswales são dispositivos de infraestrutura verde amplamente utilizados na engenharia ambiental para o manejo sustentável das águas pluviais. Consistem em valas ou canais vegetados com espécies adaptadas a ambientes úmidos, projetados para interceptar, infiltrar e filtrar a água proveniente do escoamento superficial de áreas impermeabilizadas, como ruas, estacionamentos e coberturas.

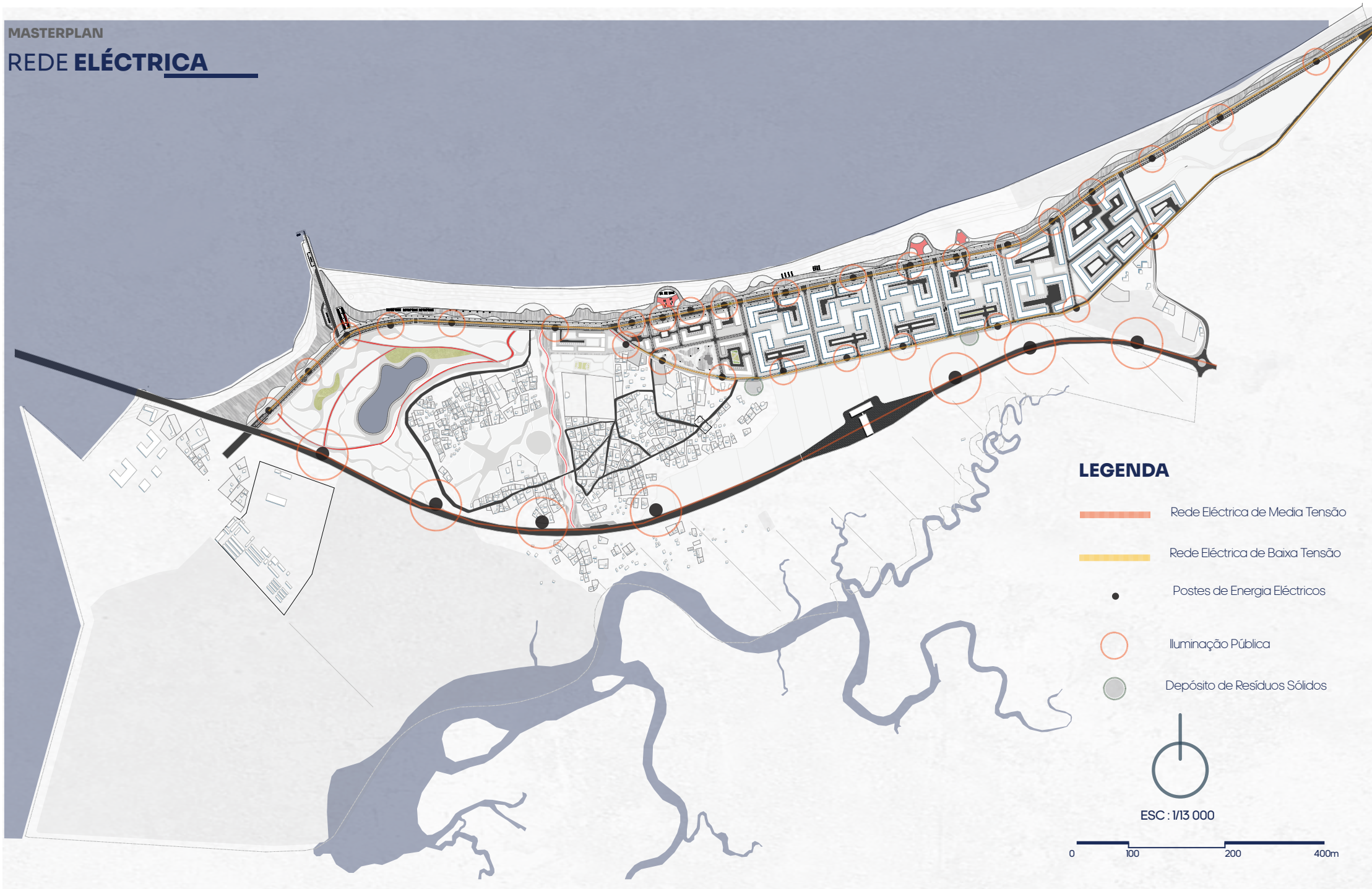
Essas estruturas atuam como sistemas naturais de drenagem, promovendo a retenção temporária da água da chuva e favorecendo a sua infiltração no solo, contribuindo assim para o reabastecimento do lençol freático e para a mitigação de eventos de cheia. Além disso, o solo e a vegetação presentes nas bioswales exercem uma função fundamental na filtragem de poluentes urbanos — como metais pesados, hidrocarbonetos e sedimentos —, impedindo que esses contaminantes atinjam os corpos hídricos naturais.

Trata-se de uma técnica de baixo custo e fácil implementação, que pode ser aplicada em diversos contextos urbanos: ao longo de calçadas, em áreas de estacionamento, praças públicas ou grandes áreas verdes. Para além dos benefícios ambientais e hidrológicos, as bioswales também contribuem para a qualificação estética da paisagem urbana e para a promoção do conforto térmico, melhorando significativamente a qualidade de vida nos espaços urbanos.



MASTERPLAN

REDE ELÉCTRICA



ILUMINAÇÃO PÚBLICA

A iluminação pública constitui um componente fundamental nos processos de requalificação urbana, desempenhando múltiplas funções que vão muito além da simples visibilidade noturna. Trata-se de um instrumento essencial para a segurança urbana, mobilidade noturna, valorização estética do espaço público e promoção da qualidade de vida, sobretudo em contextos urbanos periféricos em processo de reestruturação, como o bairro de Guachene.

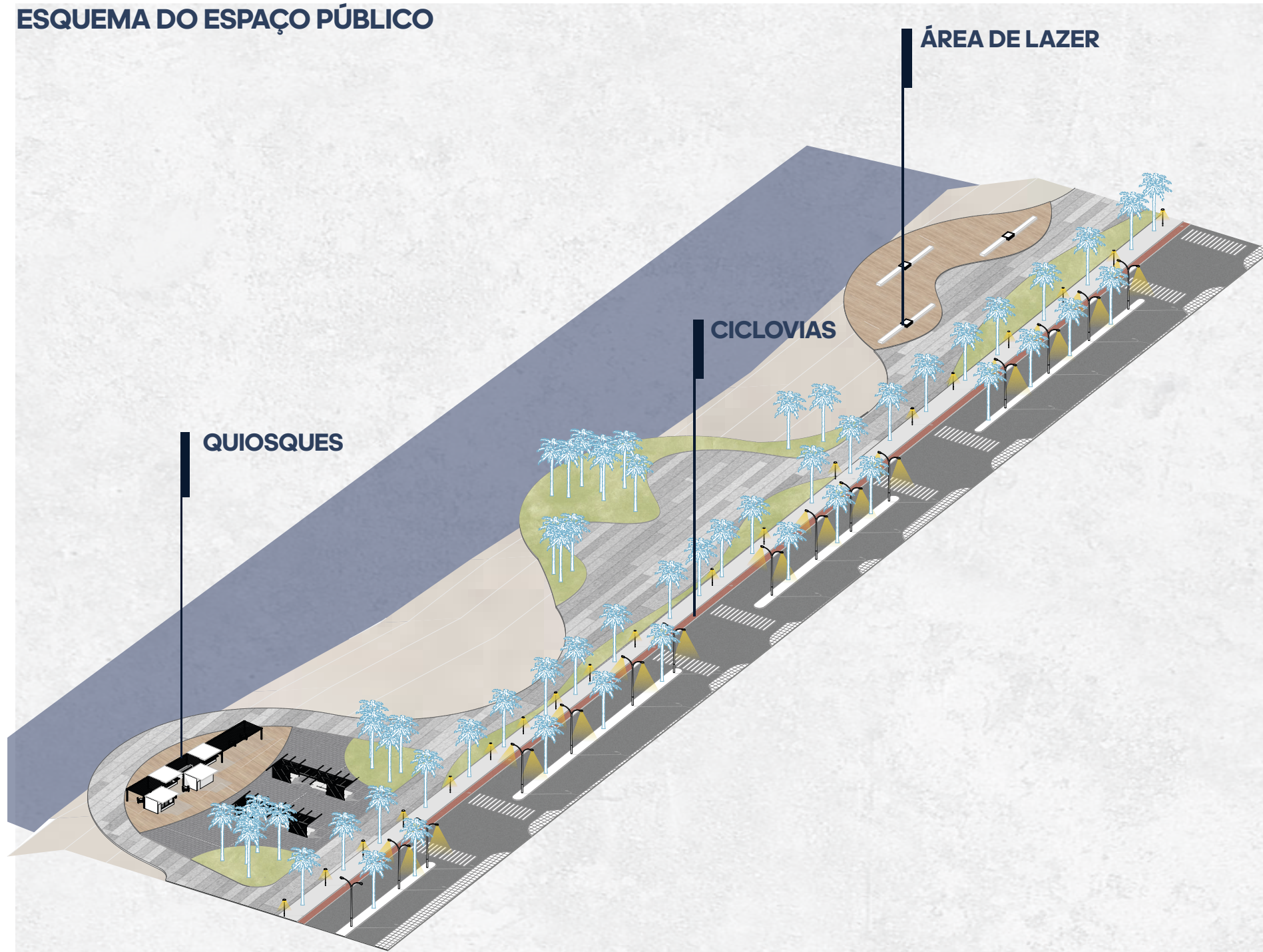
No âmbito da proposta de intervenção, preconiza-se a instalação de sistemas de iluminação pública inteligente e sustentável, priorizando postes equipados com painéis solares fotovoltaicos e luminárias LED de alto desempenho.

A utilização de energias renováveis na infraestrutura urbana reforça a resiliência do território e promove a educação ambiental e tecnológica da comunidade local, funcionando também como um elemento de sensibilização para o uso consciente dos recursos naturais.

Portanto, a proposta de iluminação pública eficiente e sustentável não apenas responde às necessidades funcionais da urbanização contemporânea, como também se configura como um pilar estruturante da transformação ecológica e social almejada para a nova centralidade urbana de Guachene.



ESQUEMA DO ESPAÇO PÚBLICO



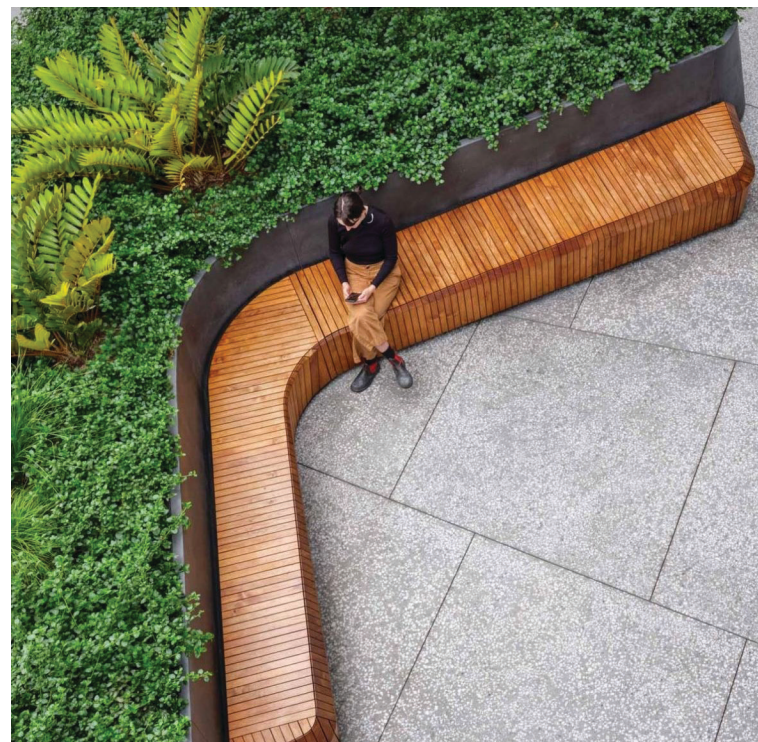
MOBILIÁRIO URBANO

O mobiliário urbano é um dos componentes fundamentais na estruturação e humanização dos espaços públicos. Ele não apenas atende às necessidades funcionais da população, como também desempenha um papel simbólico, estético e de pertencimento ao território. Em contextos urbanos em transformação, como o bairro de Guachene, a introdução de mobiliário urbano qualificado é essencial para criar espaços acolhedores, acessíveis e socialmente ativos.

A proposta de requalificação urbana contempla a implantação de um conjunto diversificado de mobiliários que dialogam com as especificidades do território, priorizando durabilidade, funcionalidade, acessibilidade universal e integração paisagística.



PROPOSTA DE MOBILIÁRIO URBANO - BOULEVART



PROPOSTA DE MOBILIÁRIO URBANO - ESPAÇOS PÚBLICOS



PROPOSTA DE MOBILIÁRIO URBANO - QUIOSQUES

CICLOVIA



MOBILIÁRIO URBANO



BOULEVART



ÁREA DE LAZER DO WATERFRONT

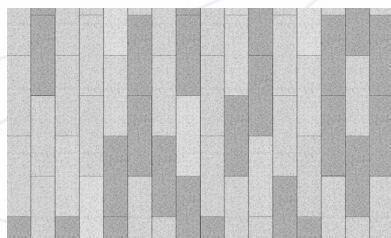


ÁREA DO MERCADO

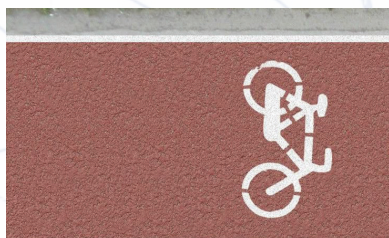


MATERIALIDADE

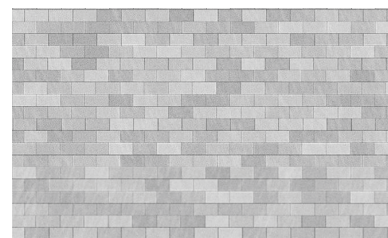
O projeto propõe a adoção de materiais que aliam durabilidade, facilidade de aquisição no mercado nacional e manutenção simplificada. A escolha dos materiais busca não apenas garantir a longevidade das infraestruturas propostas, mas também compor espaços com qualidade estética e coerência visual. Entre os elementos previstos, destacam-se o uso de pavimentos antiderrapantes para garantir a segurança dos pedestres, pavimentações permeáveis que favorecem a drenagem urbana sustentável, superfícies epóxi destinadas às ciclovias — proporcionando resistência e visibilidade —, e concreto moldado in loco, que possibilita flexibilidade construtiva e melhor acabamento.



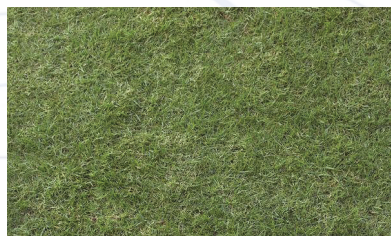
Pavimento espaços públicos



Ciclofaixas



Pavê (Passeios e vias terciárias)



Área de espaços públicos e semipúblicos



Pavimento poroso (áreas de estacionamento)

IMAGEM DO CONJUNTO AO LONGO DA VIA PRINCIPAL



IMAGEM DO CONJUNTO - WATERFRONT



ESTIMATIVA DOS CUSTOS

A avaliação de custos representa uma etapa fundamental no processo de planejamento e execução de empreendimentos urbanos. Essa análise permite estimar, de forma preliminar, a ordem de grandeza dos investimentos necessários, orientando a tomada de decisões estratégicas ainda nas fases iniciais do projeto.

Em geral, a estimativa baseia-se em custos históricos e comparações com projetos similares, utilizando indicadores genéricos como referência. Essa abordagem fornece um panorama inicial do custo total da obra, mesmo antes do desenvolvimento de um orçamento detalhado.

No contexto de projetos de urbanização, um dos indicadores mais utilizados é o custo de infraestrutura urbana por metro quadrado (USD/m²) em relação à densidade populacional. Essa métrica permite compreender os custos associados à implantação e manutenção de redes de infraestrutura — como vias, drenagem, saneamento, iluminação e espaços públicos — em função da concentração de pessoas por hectare.

A estimativa baseia-se na área total construída prevista no masterplan, com base no custo médio de urbanização proposto por Juan Mascaró (aprox. 350 USD/m² urbanizado), que considera despesas com infraestrutura básica, como:

Pavimentação e vias;

Drenagem pluvial;

Rede de esgoto e água potável;

Iluminação pública;

Espços públicos e mobiliário urbano.

Área total de implantação:

- Área total construída: 558 720 m²
- Custo médio: 350 USD/m²
- Estimativa: 558 720 m² × 350 USD = 195 552 000 USD

INFRAESTRUTURA VIÁRIA

- Área: 161 200 m²
- Custo de restauração: 150 USD/m²
- Estimativa: 161 200 m² × 150 USD/m² = 24 180 000 USD

ÁREAS VERDES

- Área: 301 233 m²
- Custo de restauração: 60 USD/m²
- Estimativa: 301 233 m² × 60 USD/m² = 18 073 980 USD

CUSTO TOTAL : 237 805 980 USD

**CONSIDERAÇÕES
FINAIS**

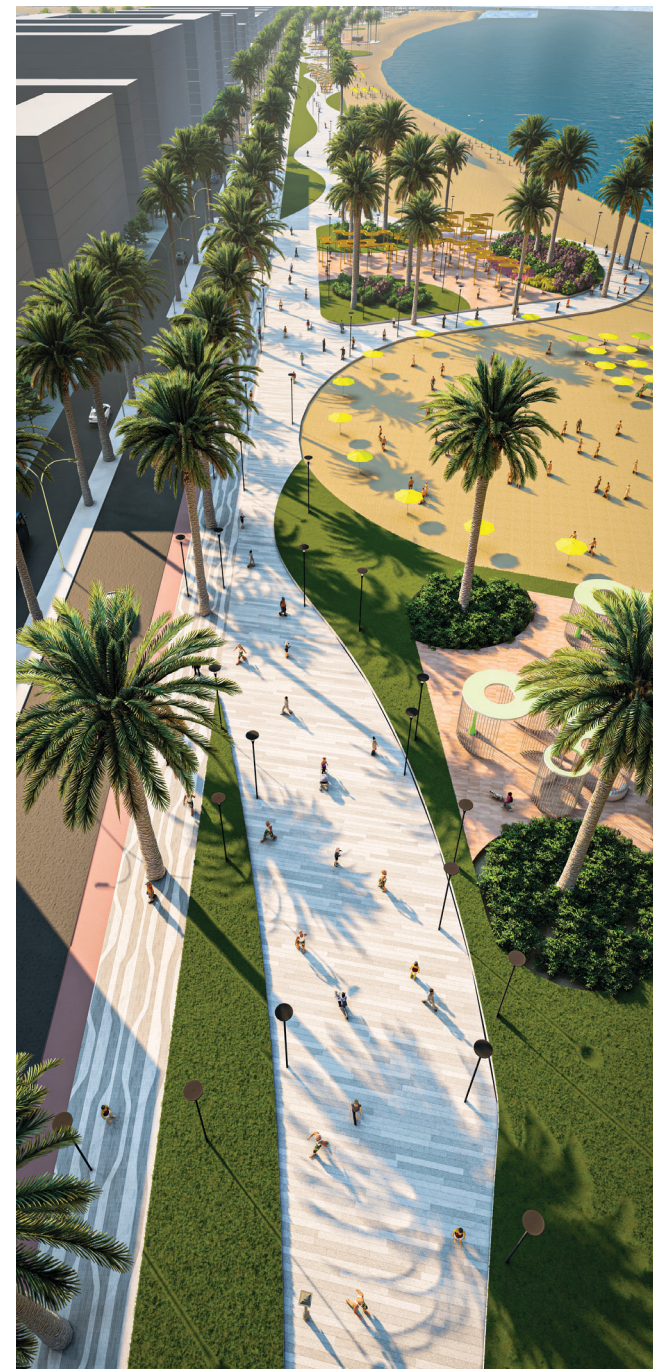
07

NOTA CONCLUSIVA

A proposta de requalificação urbana para o bairro de Guachene, inserido no distrito municipal da Katembe, visa responder aos desafios contemporâneos enfrentados pelas áreas periféricas da cidade de Maputo. A intervenção parte de uma abordagem integrada, que reconhece a importância das centralidades urbanas como estruturadoras do território, promovendo conexões, acessibilidade e qualidade de vida.

A estratégia delineada busca regenerar a frente ribeirinha, valorizar os espaços públicos, diversificar os usos do solo e melhorar as infraestruturas urbanas, com especial atenção à mobilidade sustentável, ao desenho urbano humanizado e à integração ecológica. A proposta aposta na criação de edifícios de uso misto, ciclovias, passeios acessíveis e zonas verdes, como instrumentos de dinamização económica, social e ambiental.

Este projeto pretende não apenas resolver carências urbanas imediatas, mas também lançar bases para um desenvolvimento territorial equilibrado, resiliente e inclusivo, consolidando Guachene como uma nova centralidade urbana no contexto metropolitano de Maputo.



Referências Bibliográficas

Ferreira, J. S. W. (2013). O mito da cidade global: O papel da ideologia na produção do espaço urbano. Petrópolis, RJ: Vozes.

Gehl, J. (2013). Cidades para pessoas. São Paulo, SP: Perspectiva.

Jacobs, J. (2009). Morte e vida de grandes cidades. São Paulo, SP: WMF Martins Fontes.

Ministério da Habitação e Desenvolvimento Urbano – MHUD. (2012). Plano Geral de Urbanização da Katembe. Maputo, Moçambique: Governo de Moçambique.

Ministério dos Transportes e Comunicações – MTC. (2015). Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para a Área Metropolitana de Maputo. Maputo, Moçambique: MTC.

ONU-Habitat. (2020). Planejamento urbano e as novas agendas para o desenvolvimento sustentável. Nairobi, Quênia: UN-Habitat.

Santos, M. (1996). A urbanização desigual: a história das cidades do terceiro mundo. Rio de Janeiro, RJ: Vozes.

Tinem, L. M. T. (2018). Urbanismo ecológico: Conceitos, práticas e perspectivas. Salvador, BA: EDUFBA.

Villaça, F. (2001). Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo, SP: Studio Nobel.

WEBSITES

Instituto Nacional de Estatística – INE. (2007). Censo populacional 2007: Resultados definitivos. Recuperado de <https://www.ine.gov.mz>

Instituto Nacional de Estatística – INE. (2017). IV Recenseamento Geral da População e Habitação 2017. Recuperado de <https://www.ine.gov.mz>

Instituto Nacional de Desenvolvimento Espacial (INDE). (2021). Mapas e dados espaciais do território nacional. Recuperado de <https://www.inde.gov.mz>

ONU-Habitat. (2023). Urbanização sustentável e inclusão social. Recuperado de <https://unhabitat.org/pt>

Plataforma de Dados Urbanos de Maputo. (2022). Maputo Urban Data Atlas. Recuperado de <https://maptourbanplatform.org>

Observatório das Cidades de Moçambique. (2021). Relatórios urbanos e políticas territoriais. Recuperado de <https://observatoriodascidades.org.mz>

