

Trabalho de
Conclusão de Curso

CENTRALIDADE URBANA DE XIQUELENE

REQUALIFICAÇÃO DA CENTRALIDADE URBANA DE XIQUELENE

UEM - FAPF
TCC 2024/2025

Candidato:
Bernardo Magaia

Supervisor:
Domingos Macucule

Linha Temática:
Planeamento Físico

Trabalho de Conclusão de Curso

CENTRALIDADE URBANA DE XIQUELENE

REQUALIFICAÇÃO DA CENTRALIDADE URBANA DE XIQUELENE

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

Trabalho de Conclusão de Curso
Linha Temática – Planeamento Físico

Planeamento Físico | Supervisor: Domingos Macucule
Bernardo Magaia | 20200689

Maputo, Junho de 2025

Bernardo Magaia, 20200689

bernardoamagaia@gmail.com

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

Linha temática: Planeamento Físico

Tema: **Requalificação da Centralidade Urbana do Xiquelene** | caso de estudo: **Xiquelene**

Supervisor: Domingos Macucule

Área de estudo: Xiquelene | Polana Caniço, Ferroviário e Hulene | Maputo | Moçambique

Levantamento: Bernardo Magaia

Elaboração: Bernardo Magaia

Gráfica: Bernardo Magaia

Maquete: Bernardo Magaia

Revisor linguístico: Bernardo Magaia



DECLARAÇÃO DE HONRA

Eu, Bernardo Magaia, estudante do 5º ano do curso para a Licenciatura em Arquitectura e Planeamento Físico, na Faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico da UEM, com o código de estudante 20200689, declaro que este trabalho é da minha autoria, e resulta da minha investigação, ideia e produção. Esta é a primeira vez que o submeto para obtenção do grau académico numa instituição educacional.

(Bernardo Magaia)

TERMO DE APROVAÇÃO

Bernardo Magaia

**Requalificação da Centralidade
Urbana de Xiquelene**

Um olhar sobre a centralidade urbana de
xiquelene, sobre a mobilidade, o comércio e o
espaço público

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao Júri, designado pelo Reitor da Universidade Eduardo Mondlane, como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Licenciatura em Arquitectura e Planeamento Físico.

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado em: Maputo, Maio de 2025

Por:

Supervisor:
Domingos Macucule, Arq.
Universidade Eduardo Mondlane

Arguente:
Jessica Lage, Arq.
Universidade Eduardo Mondlane

Presidente:
Leonardo Mario, Arq.
Universidade Eduardo Mondlane

Bernardo Magaia

TERMO DE APROVAÇÃO

Bernardo Magaia

Requalificação da Centralidade Urbana de Xiquelene

Um olhar sobre a centralidade urbana de xiquelene, sobre a mobilidade, o comércio e o espaço público

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao Júri, designado pelo Reitor da Universidade Eduardo Mondlane, como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Licenciatura em Arquitectura e Planeamento Físico.

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado em: Maputo, Maio de 2025



Domingos Macucule

Po

Supervisor
Domingos Macucule, Arq
Universidade Eduardo Mondlane

Jessica Lage

Arguente
Jessica Lage, Arq
Universidade Eduardo Mondlane

Leonardo D.N. Mario

Presidente
Leonardo Mario, Arq
Universidade Eduardo Mondlane

Bernardo Magaia

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço a Deus, pela vida, pela graça diária e por me permitir superar todos os desafios e obstáculos enfrentados ao longo desta caminhada acadêmica. Em cada momento de incerteza, encontrei n'Ele força, direção e consolo.

Aos meus pais e irmãos, expressei minha mais profunda gratidão pelo apoio constante, pela paciência, pelo amor e pela compreensão. A cada etapa deste percurso, mesmo à distância, senti a vossa presença como âncora firme, e sou grato pelo tempo em que se sacrificaram por mim, mesmo sem pedir nada em troca.

Ao corpo docente da Faculdade de Arquitetura e Planejamento Físico da UEM, o meu sincero agradecimento pelo conhecimento compartilhado e pela dedicação com que nos acompanharam ao longo da formação. Em especial, deixo um agradecimento ao meu orientador, Domingos Macucule, pela disponibilidade, escuta e motivação durante a elaboração deste trabalho final.

Aos meus colegas e amigos de curso, agradeço pelas trocas de ideias, pelos debates enriquecedores e pela ajuda mútua que tornaram o percurso menos solitário e mais significativo.

De forma especial, ao grupo Quarteto Fantástico, a minha menção calorosa: pela cumplicidade, pelas longas horas de trabalho e pelas partilhas sinceras que ultrapassaram o acadêmico e tocaram o lado humano. Obrigado por fazerem parte desta jornada com intensidade e irmandade.

A todos que, de uma forma ou de outra, caminharam comigo nesta etapa, deixo aqui minha eterna gratidão. Este trabalho é também vosso.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a todos os cidadãos que, com sua presença, resiliência e quotidiano, fazem da cidade um organismo vivo — um espaço de encontros, de trocas e de esperança. Aos que acreditam que lugares como o Xiquelene não são apenas pontos no mapa, mas territórios de memória, cultura e potencial. Este trabalho é, sobretudo, para aqueles que enxergam na cidade não apenas seus problemas, mas as possibilidades de transformá-la em um lugar mais digno, inclusivo e humano para se viver.

RESUMO

Este trabalho propõe a requalificação da centralidade urbana do Xiquelene, um território dinâmico e estratégico da cidade de Maputo, marcado por uma intensa informalidade, uso misto do solo e pressões urbanas diversas. A área em estudo revela uma urbanização espontânea, com infraestrutura física deficiente, sistema viário congestionado, edificações precárias e comércio informal desordenado, especialmente nas imediações do terminal rodoviário. Ao reconhecer a relevância funcional e simbólica do Xiquelene no tecido urbano da capital moçambicana, o projecto fundamenta-se numa análise multiescalar — metropolitana, urbana e local —, articulando diagnóstico técnico, leitura morfológica, observação do quotidiano urbano e referências internacionais. As propostas de intervenção abrangem a reorganização da malha urbana, a qualificação dos espaços públicos e da mobilidade, a introdução de habitação vertical de uso misto e a reestruturação das actividades comerciais, com destaque para a criação de uma praça linear comercial e a requalificação do mercado existente. O objectivo é transformar o Xiquelene numa centralidade mais estruturada, inclusiva e resiliente, que valorize as práticas sociais existentes, promova a integração socioespacial e responda aos desafios contemporâneos da urbanização em contexto africano.

PALAVRAS-CHAVE

Requalificação Urbana, Centralidade Urbana, Espaço Público, Desenho Urbano e Comércio Informal

ABSTRACT

This project presents a proposal for the requalification of the Xiquelene urban centrality, a dynamic and strategic territory within the city of Maputo, characterized by intense informality, mixed land use, and complex urban pressures. The study area demonstrates a pattern of spontaneous occupation, with deficient physical infrastructure, congested road systems, precarious buildings, and unregulated informal commerce, particularly concentrated around the main bus terminal. Acknowledging Xiquelene's functional and symbolic relevance within the urban fabric of Mozambique's capital, this work is based on a multi-scalar approach—metropolitan, urban, and local—combining technical diagnosis, morphological analysis, everyday urban observation, and international urban references. The proposed interventions address the reorganization of the urban grid, enhancement of public spaces and mobility, implementation of vertical mixed-use housing, and restructuring of commercial activity, especially through the creation of a linear commercial plaza and redevelopment of the existing market. The project aims to transform Xiquelene into a more structured, inclusive, and resilient centrality, one that values local social dynamics, promotes socio-spatial integration, and responds to contemporary urban challenges in the African context.

KEYWORDS

Urban Redevelopment, Urban Centrality, Public Space, Urban Design, Informal Commerce

GLOSSÁRIO

Requalificação Urbana – Conjunto de intervenções destinadas a revitalizar áreas urbanas degradadas ou desorganizadas, promovendo melhorias no ambiente construído, na infraestrutura, nos serviços e na qualidade de vida dos habitantes.

Centralidade Urbana – Espaço da cidade caracterizado por uma elevada concentração de actividades económicas, sociais e de serviços, atraindo fluxos de pessoas e desempenhando papel estratégico na estrutura urbana.

Espaço Público – Áreas de uso colectivo acessíveis à população, como ruas, praças, parques e largos, onde se desenvolvem actividades sociais, culturais, comerciais e políticas.

Mobilidade Urbana – Conjunto de deslocações quotidianas da população no espaço urbano, envolvendo diferentes meios de transporte e acessibilidade a bens e serviços.

Infraestrutura Urbana – Sistema de equipamentos e serviços essenciais para o funcionamento da cidade, incluindo redes viárias, de saneamento, energia, drenagem, comunicação, entre outros.

Desenho Urbano – Área do urbanismo que trata da organização e qualificação do espaço urbano visível, incluindo arruamentos, edificações, mobiliário urbano, paisagismo e espaços públicos.

Inclusão Social Urbana – Estratégias que visam garantir o acesso equitativo da população, especialmente dos grupos vulneráveis, aos serviços urbanos, oportunidades económicas e participação nos processos de planeamento.

Sustentabilidade Urbana – Princípio que busca o equilíbrio entre crescimento urbano, preservação ambiental, justiça social e viabilidade económica nas cidades.

Comércio Informal – Actividades económicas desenvolvidas sem regulação formal, frequentemente em espaços públicos, que representam importante fonte de rendimento para grande parte da população urbana em países em desenvolvimento.

Planeamento Urbano – Processo de organização do espaço urbano, com base em diagnósticos técnicos, objectivos estratégicos e participação social, visando o desenvolvimento ordenado e sustentável das cidades.

Índice

Primeiro Capítulo.

01

INTRODUÇÃO

- Justificativa
- Objectivos
- Metodologia

Segundo Capítulo.

02

CONTEXTUALIZAÇÃO

- Expansão Urbana
- Requalificação Urbana
- O Espaço Público

Terceiro Capítulo.

03

DIAGNÓSTICO

- Caracterização da área de intervenção
- Síntese do diagnóstico

**Quarto
Capítulo.**

04

CASOS DE ESTUDO

- Centralidade de Magoanine
- Centralidade de Zimpeto
- Centralidade de Benfica
- Referências Projectuais

**Quinto
Capítulo.**

05

DESENHO URBANO

- Fundamentação teórica
- Sistema de Comércio
- Sistema de Mobilidade
- Sistema de Espaços Públicos
- Sistema de Habitação

**Sexto
Capítulo.**

06

ESTIMATIVA DE CUSTOS

- Estimativa de custos

**Sétimo
Capítulo.**

07

CONSIDERAÇÕES FINAIS

- Nota Conclusiva
- Referências Bibliográficas



TCC 2024-2025

INTRODUÇÃO

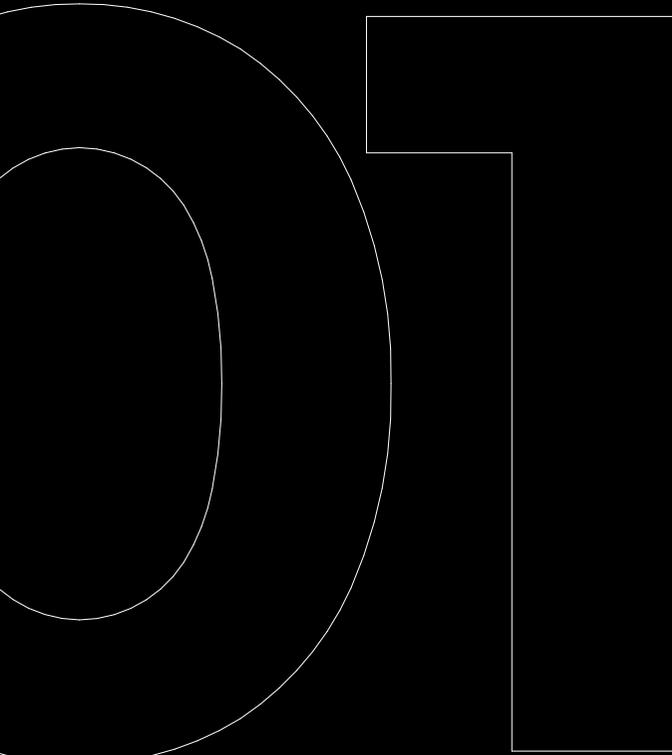
ÍNDICE

Problemática

Motivação e Justificativa

Objectivos

Metodologia



Primeiro Capítulo.

A zona do Xiquelene destaca-se como uma das principais centralidades urbanas da cidade de Maputo, desempenhando um papel vital na dinâmica econômica e social local. Caracterizada por uma intensa actividade comercial e um crescimento populacional contínuo, essa área concentra uma diversidade de usos e funções que a tornam um polo de atracção para moradores e visitantes. Contudo, esse cenário vibrante convive com desafios significativos, como a infraestrutura inadequada, a ausência de planeamento urbano integrado e problemas recorrentes de mobilidade e acessibilidade.

Essas fragilidades comprometem a qualidade de vida dos seus habitantes e limitam o potencial de desenvolvimento sustentável da região, evidenciando a necessidade de intervenções estratégicas que promovam a organização espacial e a funcionalidade urbana. Assim, a requalificação da zona do Xiquelene torna-se fundamental para transformar este espaço em um ambiente urbano mais ordenado, inclusivo e resiliente, capaz de atender às demandas da população local e, ao mesmo tempo, contribuir para um desenvolvimento urbano equilibrado e sustentável.

Este trabalho parte do entendimento de que o desenho urbano, aliado à análise das dinâmicas socioeconômicas e espaciais, pode oferecer soluções efectivas para a revitalização das centralidades urbanas, especialmente em contextos onde a informalidade e a falta de infraestrutura predominam. Dessa forma, a requalificação do Xiquelene busca não apenas a melhoria física do espaço, mas também o fortalecimento das relações sociais e econômicas que lhe conferem identidade e vitalidade.

PROBLEMÁTICA

Como requalificar uma centralidade urbana como o Xiquelene — marcada por **intensas dinâmicas socioeconômicas informais, carências infraestruturais, fragilidades ambientais e um tecido urbano desorganizado** — de forma a garantir um ordenamento espacial mais funcional, acessível, sustentável e inclusivo, sem romper com a identidade local e os modos de vida que sustentam a vitalidade urbana do lugar?

A zona do Xiquelene, situada na cidade de Maputo, representa uma centralidade urbana de elevada importância funcional e social, caracterizada por uma intensa circulação de pessoas, presença marcante da economia informal e forte vitalidade comunitária. No entanto, essa centralidade é também marcada por um conjunto de desafios estruturais: carências graves de infraestrutura urbana, morfologia desorganizada dos lotes, congestionamentos recorrentes associados ao terminal rodoviário, ocupação espontânea do espaço público e fragilidade ambiental nas áreas adjacentes à linha de água.

Diante desse cenário, coloca-se uma questão central para o campo do urbanismo contemporâneo em contextos africanos: como intervir de forma estratégica e sensível numa centralidade urbana dinâmica, porém marginalizada pelo planeamento formal, como o Xiquelene? Como requalificar esse território sem eliminar as práticas sociais que o tornam funcional no quotidiano, e ao mesmo tempo reorganizar o espaço, valorizar a mobilidade sustentável, qualificar os espaços públicos e garantir inclusão social e económica?

A problemática deste trabalho reside, portanto, na busca por soluções de requalificação urbana que não apenas respondam aos défices físicos do espaço — como a precariedade do mercado, a desorganização do comércio informal e a saturação do terminal — mas que articulem regeneração física, mobilidade orientada ao transporte, sustentabilidade ambiental e valorização da identidade local. O desafio está em transformar um espaço fragmentado e funcionalmente sobrecarregado numa centralidade urbana resiliente, ordenada e replicável, respeitando os modos de vida enraizados e ampliando as oportunidades urbanas para os seus habitantes.

Essa problemática exige refletir sobre abordagens urbanísticas mais sensíveis ao contexto real das cidades africanas, onde a informalidade não é exceção, mas sim parte integrante do funcionamento urbano. Trata-se de questionar os modelos tradicionais de planeamento e projectar soluções que partam das práticas existentes, conciliando transformação e permanência, formalidade e espontaneidade, inovação e preservação.

JUSTIFICATIVA

A escolha da centralidade urbana do Xiquelene como objeto de estudo para este trabalho justifica-se pela sua relevância funcional, social e simbólica na malha urbana da cidade de Maputo. Localizada numa zona de transição entre o centro formal da cidade e bairros periféricos em expansão, o Xiquelene configura-se como uma subcentralidade espontânea, marcada por uma alta intensidade de uso, diversidade de funções e práticas sociais resilientes. No entanto, esta vitalidade urbana convive com um cenário de desorganização espacial, precariedade infraestrutural, informalidade dominante, pressão ambiental e sobreposição de funções sem ordenamento.

Apesar de desempenhar um papel estratégico na articulação territorial de Maputo, o Xiquelene permanece à margem das intervenções estruturadas de planeamento urbano. Historicamente negligenciado pelas políticas públicas e pelos instrumentos de ordenamento, o território foi sendo moldado por dinâmicas informais que, embora funcionais, resultaram numa paisagem urbana fragmentada e num espaço público vulnerável e disputado.

Assim, este trabalho propõe-se a requalificar o Xiquelene sem ignorar as formas existentes de produção do espaço, mas procurando reconhecê-las, dialogar com elas e integrá-las numa proposta de reorganização urbana sensível, funcional e inclusiva. Parte-se do princípio de que requalificar não é impor um modelo externo ao território, mas sim construir soluções a partir das práticas locais, valorizando o quotidiano urbano e propondo melhorias que reforcem a coesão social, a segurança, a acessibilidade e a sustentabilidade.

Este estudo pretende, ainda, reforçar a importância de intervenções pontuais e estratégicas em áreas com forte vitalidade urbana, como modelo possível para uma abordagem mais inclusiva e sensível ao contexto urbano moçambicano.

Requalificar o Xiquelene é, portanto, mais do que uma resposta técnica: é um gesto de reconhecimento do valor urbano de um território popular e uma aposta numa cidade mais equitativa e integrada.

"A cidade deve ser pensada a partir dos lugares onde as pessoas se encontram, vivem e trocam — as centralidades são o coração pulsante da vida urbana."

— Jan Gehl, arquitecto e urbanista dinamarquês.

OBJECTIVOS

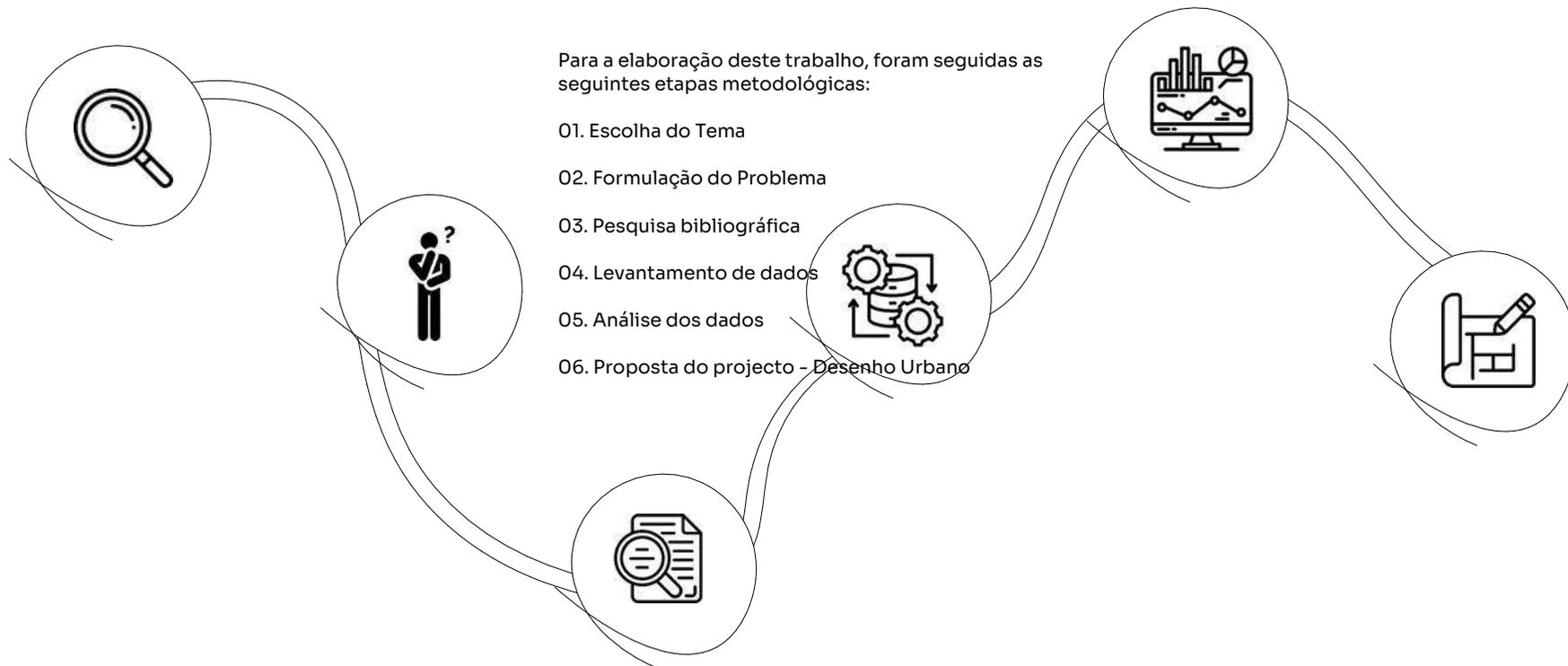
GERAL

Propor um projeto de requalificação para a centralidade urbana do Xiquelene que promova a melhoria da infraestrutura, a reorganização do espaço urbano e a valorização das dinâmicas sociais e económicas locais, com o intuito de transformar a área em uma centralidade mais funcional, acessível, segura e integrada ao sistema urbano da cidade de Maputo.

ESPECÍFICOS

- Analisar a morfologia urbana e a dinâmica funcional da centralidade do Xiquelene, identificando os principais problemas relacionados à ocupação do solo, mobilidade, infraestrutura e uso dos espaços públicos;
- Desenvolver soluções que melhorem a acessibilidade e a mobilidade urbana, com foco na qualificação das vias de circulação, na promoção da caminhabilidade, no redesenho dos percursos principais e na reorganização do terminal rodoviário;
- Reorganizar o comércio formal e informal por meio da requalificação do mercado existente e da criação de uma praça linear comercial, visando melhorar as condições de trabalho e circulação, e valorizar a economia local;
- Qualificar os espaços públicos da área de intervenção, promovendo ambientes seguros, funcionais e de convivência, com infraestrutura adequada, mobiliário urbano e incentivo à vida comunitária;

METODOLOGIA



METODOLOGIA

Escolha do Tema

A selecção do tema partiu de uma inquietação pessoal e académica em relação às dinâmicas urbanas das centralidades secundárias da cidade de Maputo, com destaque para a **zona do Xiquelene**. Esta escolha foi motivada pela relevância funcional e simbólica do território, bem como pelos desafios enfrentados em termos de infraestrutura, organização espacial e inclusão social. A pertinência do tema está associada à busca por estratégias urbanísticas que valorizem a vitalidade urbana, respeitando a identidade local.

Levantamento de Dados

O levantamento empírico de dados foi feito através de:

- Observação directa e registos fotográficos da área do Xiquelene;
- Análise de imagens aéreas e satélite para compreensão da malha urbana e uso do solo;
- Consulta de mapas e dados do município;
- Entrevistas informais e colecta de narrativas de moradores e utilizadores da zona (análise etnográfica);
- Levantamento das principais infraestruturas existentes, fluxos de mobilidade e actividades comerciais.

Formulação do Problema

Com base na observação preliminar e no contexto urbano estudado, foi formulada a seguinte questão-problema:

“Como requalificar uma centralidade urbana como o Xiquelene — marcada por intensas dinâmicas socioeconómicas informais, carências infraestruturais e um tecido urbano desorganizado — de forma a garantir um ordenamento espacial mais funcional, acessível, sustentável e inclusivo, sem romper com a identidade local e os modos de vida que sustentam a vitalidade urbana do lugar?”

A partir dessa problemática, definiram-se os objetivos geral e específicos que nortearam toda a pesquisa.

Análise dos Dados

Os dados recolhidos foram analisados de forma integrada, considerando os seguintes eixos:

- Diagnóstico físico e funcional da área;
 - Mapeamento das dinâmicas sociais, económicas e culturais;
 - Identificação dos principais conflitos e potencialidades urbanas;
 - Interpretação etnográfica dos usos e apropriações do espaço público.
- Essa análise permitiu construir um quadro crítico da situação urbana atual do Xiquelene e serviu como base para a construção da proposta.

Pesquisa Bibliográfica

Realizou-se uma revisão bibliográfica com o objectivo de fundamentar teoricamente os conceitos principais do trabalho, tais como: requalificação urbana, centralidade urbana, espaço público, mobilidade, informalidade urbana, sustentabilidade e desenho urbano. Foram consultadas obras de autores nacionais e internacionais, documentos oficiais e planos estratégicos, como o Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo, além de estudos de caso relevantes.

Proposta do Projeto – Desenho Urbano

Com base nas análises realizadas, foi desenvolvida uma proposta de requalificação urbana que articula desenho urbano, funcionalidade espacial e inclusão social. O projecto foca em:

- Organização e melhoria da infraestrutura viária e da mobilidade;
- Requalificação do mercado e criação de zonas formais para o comércio informal;
- Valorização dos espaços públicos e convivência comunitária;
- Introdução de princípios de sustentabilidade e resiliência urbana;
- Integração do Xiquelene à estrutura urbana formal da cidade.

A proposta busca reflectir uma visão sensível e contextualizada do território, partindo das práticas sociais existentes e visando transformações concretas e inclusivas.

'2

TCC 2024-2025

CONTEXTUALIZAÇÃO

ÍNDICE

Expansão Urbana

Requalificação urbana

O Espaço Público

A Praça

Segundo Capítulo.

A expansão urbana de Maputo tem ocorrido de forma acelerada e, muitas vezes, desordenada, resultando em áreas de crescimento espontâneo sem infraestrutura adequada. O Xiquelene é um exemplo desse fenômeno: uma zona que se consolidou como um importante centro comercial e de circulação, mas sem planeamento urbano adequado.

Xiquelene se desenvolveu de forma informal, levando a problemas como congestionamento, ocupação irregular do solo, falta de saneamento e infraestrutura precária. Essa realidade evidencia a necessidade de requalificação, para transformar a área em uma centralidade urbana estruturada, que atenda às necessidades da população de forma sustentável e organizada.

EXPANSÃO URBANA

A cidade de Maputo tem passado, nas últimas décadas, por um processo acelerado de expansão urbana horizontal, caracterizado pela ocupação progressiva de áreas periféricas e semi-periféricas. Esse crescimento, em grande parte espontâneo e desarticulado do planeamento urbano formal, resultou na proliferação de bairros informais, com infraestruturas deficitárias, uso desordenado do solo, e carência de serviços urbanos básicos.

A ausência de políticas urbanas inclusivas e de investimentos estratégicos nas zonas mais dinâmicas da cidade contribuiu para a formação de centralidades populares e funcionais à margem da estrutura urbana oficial. Entre essas centralidades, destaca-se a zona do Xiquelene, que, embora não se localize nas franjas geográficas da cidade, está inserida numa faixa intermediária onde os efeitos da expansão urbana informal são evidentes.

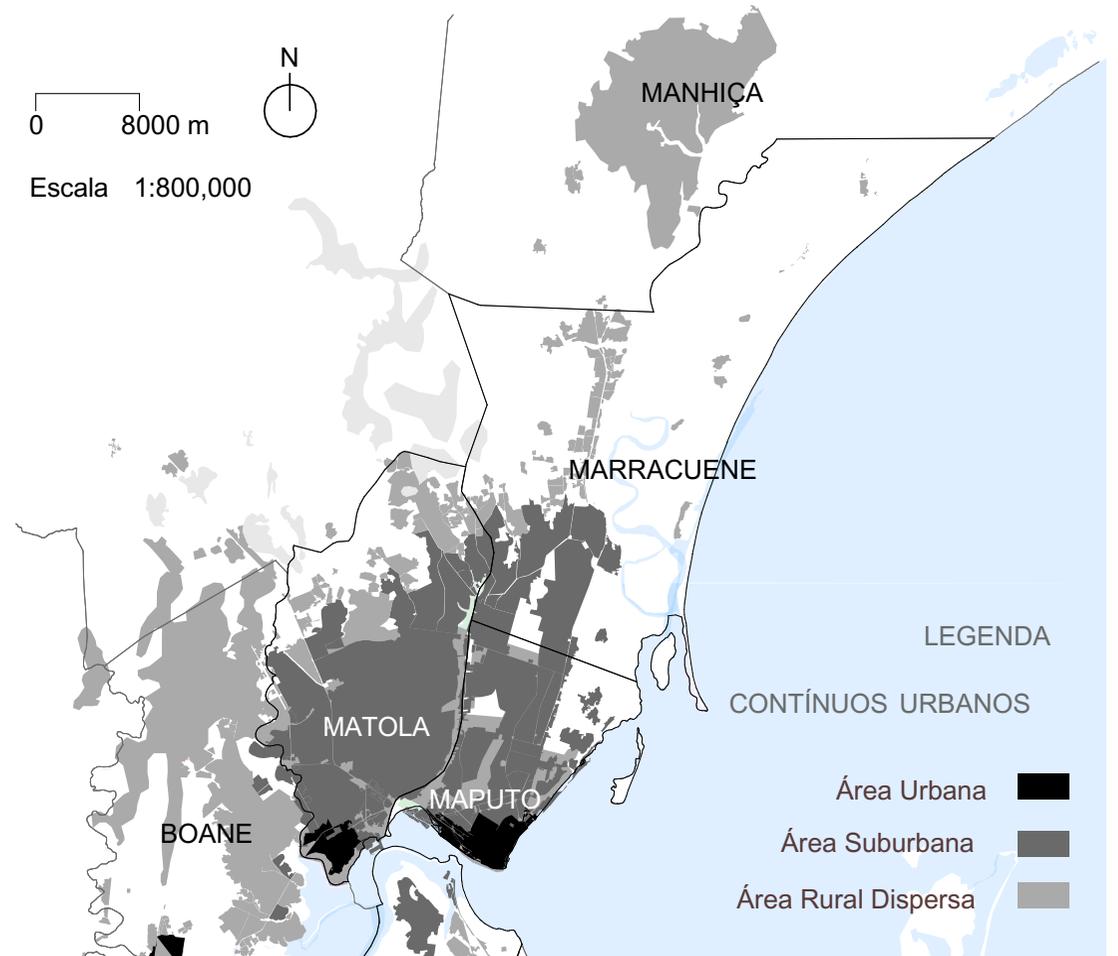
Com o avanço da urbanização para zonas como Zimpeto, Magoanine, Tsalala e outras áreas suburbanas, o Xiquelene passou a exercer um papel estratégico como ponto de articulação entre os centros históricos e os novos bairros de crescimento. Sua intensa circulação de pessoas, a presença de um importante terminal rodoviário, e a forte concentração de comércio informal e formal reforçaram a sua importância como centralidade urbana intermédia, mas que não recebeu o devido suporte do planeamento urbano institucional.

Neste contexto, o presente trabalho propõe-se a intervir nesta centralidade que emerge não como produto direto do planeamento urbano, mas como resposta prática às necessidades da população num cenário de urbanização desigual. O Xiquelene simboliza as contradições da expansão urbana de Maputo: é simultaneamente um território funcional e um espaço de vulnerabilidade urbana, exigindo uma requalificação que considere sua complexidade, sua relevância no sistema urbano e seu potencial transformador.

Requalificar o Xiquelene, portanto, é também reconhecer o impacto da expansão urbana sobre a morfologia, mobilidade e organização espacial da cidade. Mais do que corrigir falhas físicas, a proposta busca inserir essa centralidade no debate sobre o modelo de crescimento urbano que Maputo deve seguir — um modelo mais integrado, inclusivo e sensível às realidades locais.

EXPANSÃO URBANA

Além disso, com o crescimento contínuo da cidade em direção aos distritos municipais periféricos, o Xiquelene adquire um papel ainda mais estratégico como ponto de transição, absorvendo fluxos provenientes dos bairros em expansão e concentrando funções urbanas de escala local e metropolitana. A sua capacidade de receber, redistribuir e conectar estes fluxos reforça a necessidade de consolidar esta centralidade como uma âncora urbana no contexto da expansão de Maputo, ao invés de tratá-la como zona marginal.



EXPANSÃO URBANA

CAUSAS DA EXPANSÃO URBANA

1. Crescimento Populacional:

O aumento da população é uma das principais causas da expansão urbana. À medida que mais pessoas se mudam para as cidades em busca de oportunidades de emprego e melhor qualidade de vida, há uma demanda crescente por habitação e infraestrutura.



2. Desenvolvimento Económico:

O crescimento económico muitas vezes leva ao desenvolvimento de novas indústrias e actividades comerciais, o que, por sua vez, atrai mais pessoas para as áreas urbanas. Isso contribui para a expansão das cidades.



3. Migração Rural-Urbana:

A migração de áreas rurais para urbanas é uma tendência comum. As pessoas migram para as cidades em busca de emprego, educação e acesso a serviços, contribuindo para o aumento da população urbana.



4. Políticas de Desenvolvimento Urbano:

Decisões políticas, como planos de desenvolvimento urbano, investimentos em infraestrutura e promoção de actividades económicas, podem influenciar diretamente a expansão urbana.



EXPANSÃO URBANA

CONSEQUENCIAS DA EXPANSÃO URBANA

1. Pressão sobre Serviços Públicos:

O rápido crescimento urbano pode exercer pressão sobre os serviços públicos, como transporte, saúde, educação e abastecimento de água. Isso pode levar a deficiências na prestação desses serviços.



2. Perda de Áreas Verdes:

A expansão urbana pode resultar na conversão de áreas verdes em espaços urbanos, levando à perda de ecossistemas naturais e espaços de lazer.



3. Desigualdades Sociais:

A expansão urbana pode contribuir para o surgimento de desigualdades socioeconômicas, com a formação de áreas ricas e pobres segregadas.



4. Congestionamento:

O aumento da urbanização muitas vezes resulta em congestionamento do tráfego devido ao aumento do número de veículos. Isso pode levar a problemas de mobilidade e poluição do ar. 5. Impactos Ambientais: A urbanização descontrolada pode ter impactos negativos no meio ambiente, incluindo a degradação do solo, poluição da água e do ar, e perda de biodiversidade



REQUALIFICAÇÃO URBANA

Conforme **MOURA (2006)**, as intervenções urbanas podem ser classificadas em três grandes categorias: renovação urbana, revitalização urbana e requalificação urbana. Cada uma dessas abordagens apresenta estratégias distintas para lidar com os processos de transformação do espaço urbano, a depender das características físicas, sociais e econômicas de cada território.

A **renovação urbana** está relacionada à substituição do ambiente construído por meio da demolição de estruturas existentes e da construção de novas edificações, geralmente com morfologias e funções distintas, adaptadas às mudanças de uso e à lógica do mercado imobiliário.



A **revitalização urbana**, por outro lado, adota uma perspectiva mais integrada, fundamentada em estratégias de planejamento que reconhecem, mantêm e introduzem valores urbanos de forma cumulativa. Trata-se de um processo que atua em médio e longo prazo, promovendo vínculos entre territórios, atividades e comunidades, contribuindo para a melhoria das condições socioeconômicas e da qualidade ambiental dos espaços urbanos.

Já a **requalificação urbana**, conceito que orienta este trabalho, constitui-se como um instrumento voltado à melhoria da qualidade de vida da população por meio da recuperação de infraestruturas, da valorização do espaço público e da dinamização social e econômica. Segundo Moura (2006, p. 112), trata-se de "um processo de construção ou recuperação de equipamentos, infraestruturas e valorização do espaço público com medidas de dinamização social e econômica, através de melhorias urbanas, com acessibilidade ou centralidade."

No caso da zona do Xiquelene, a **requalificação urbana** apresenta-se como uma estratégia essencial para enfrentar os desafios ligados à informalidade, ao desordenamento espacial e à precariedade das condições urbanas. Ao propor melhorias físicas e funcionais que se articulam com as dinâmicas sociais locais, busca-se transformar a centralidade do Xiquelene em um espaço mais estruturado, acessível e sustentável, sem apagar os elementos que compõem sua vitalidade urbana.

CENTRALIDADE URBANA

Segundo **CARLOS NELSON FERREIRA DOS SANTOS (1988)**, a centralidade urbana é determinada pela concentração de funções urbanas, como comércio, serviços e transporte, que atraem fluxos populacionais e organizam a vida da cidade. Para o autor, a centralidade não depende apenas da posição geográfica, mas da capacidade de articular redes sociais e econômicas em sua envolvente.

LENCIONI (2003) define centralidade como a expressão espacial da organização socioeconômica da cidade. Para ela, uma centralidade pode se manifestar de diferentes formas e em diferentes escalas — desde centros tradicionais até centralidades periféricas — e está relacionada à articulação de funções urbanas e à capacidade de polarização no território.

Para **BORJA e MUXÍ (2000)**, a centralidade urbana está ligada à qualidade do espaço público e à diversidade de usos, sendo fundamental para a vitalidade urbana. Eles defendem que uma centralidade deve promover encontros, convivência e acessibilidade, constituindo um lugar simbólico e funcional.

CORRÊA (1997) aponta que a centralidade está ligada ao desempenho de funções urbanas especializadas e à **sua capacidade de atrair e irradiar fluxos**. Ela pode ser múltipla, fragmentada e descentralizada, especialmente em cidades que passaram por forte expansão periférica.

LEFEBVRE (1970), de forma mais teórica, aponta que a centralidade está ligada à produção do espaço urbano como local de trocas, encontros e conflitos, refletindo os modos de vida urbanos. Para ele, a centralidade não é apenas física, mas também social e simbólica.

MILTON SANTOS (1994) argumenta que a centralidade resulta da articulação técnica e social do território. Ela emerge quando certos pontos da cidade concentram fluxos de informação, mercadorias, pessoas e decisões, tornando-se nodos estratégicos dentro do sistema urbano.

Para **VAINER e ARAÚJO (1992)**, há uma distinção entre centralidades consolidadas e aquelas que emergem da dinâmica social urbana não institucionalizada. Muitas vezes, zonas populares transformam-se em centralidades funcionais por conta da articulação de comércio informal, equipamentos públicos e transporte coletivo.

A centralidade urbana pode ser entendida como a concentração de funções urbanas relevantes — como **comércio, serviços, transportes e cultura — associadas a uma maior densidade de fluxos e à vitalidade do espaço urbano**. Trata-se de um conceito relacional e dinâmico, que varia em escala e configuração, podendo se manifestar tanto no centro histórico quanto em áreas periféricas consolidadas. Sua existência está profundamente ligada à acessibilidade, à diversidade funcional e à atratividade territorial.



CENTRALIDADE URBANA

A centralidade urbana é, em essência, a expressão viva da cidade em movimento. É onde os fluxos convergem, os encontros acontecem e os usos se sobrepõem. Mais do que um ponto no mapa, a centralidade representa uma condição urbana: um território que pulsa por sua capacidade de atrair pessoas, atividades e significados. Ela é o lugar onde a cidade se torna visível e socialmente ativa — onde o urbano se manifesta em sua forma mais intensa.

Nos espaços de centralidade, a infraestrutura urbana se encontra com a economia local, com a mobilidade, com a informalidade e com a cultura. Esses territórios reúnem comércio, transporte, serviços e sociabilidade, funcionando como pontos de ancoragem na estrutura urbana e como referências simbólicas no imaginário coletivo. São nós de conectividade e identidade, onde a rua ganha espessura social e o espaço público adquire centralidade no cotidiano das pessoas.

Essa realidade desafia os modelos tradicionais de ordenamento urbano e exige um novo olhar sobre a centralidade: **um olhar que reconhece seu valor estratégico, sua complexidade e sua legitimidade.** Requalificar uma centralidade urbana como o Xiquelene não é apenas melhorar o espaço físico, mas reconhecer uma forma própria de produção do urbano, que resiste, cria e organiza o espaço à margem do planejamento tradicional. É aceitar que a cidade também se constrói de dentro para fora — e que as centralidades populares são laboratórios vivos de transformação urbana.

No contexto moçambicano, as centralidades muitas vezes não são fruto de um planejamento técnico ou institucional, mas sim de uma urbanidade construída pelo uso, pela prática diária dos habitantes, pela força do informal e pela resistência de uma cidade real que responde às suas próprias necessidades. São mercados improvisados que se transformam em polos comerciais, terminais que dão origem a bairros ativos, interseções rodoviárias que geram sociabilidade e comércio. A cidade formal, por vezes ausente, é ocupada pela inteligência popular que transforma o território com criatividade e necessidade.

A centralidade urbana, não deve ser entendida apenas como **um ponto geográfico central, mas como uma condição construída social e funcionalmente.** Ela surge onde há concentração de usos, acessibilidade, vitalidade urbana e capacidade de atrair fluxos. No contexto de cidades do Sul Global, como Maputo, as centralidades informais ou espontâneas - como o Xiquelene - são **expressões legítimas da urbanidade**, exigindo abordagens de requalificação que respeitem suas dinâmicas específicas.

ESPAÇO PÚBLICO

O espaço público desempenha um papel central na estruturação da cidade e na promoção da vida urbana, sobretudo em áreas de centralidade como a zona do Xiquelene. Este espaço é mais do que um suporte físico — é o palco da vida cotidiana, onde se manifestam as relações sociais, culturais e econômicas da população.

De acordo com **OLDENBURG (1999)**, os espaços públicos são ambientes de encontro, pertencimento e expressão, onde as pessoas podem se reunir espontaneamente, livres de formalidades. Já **GEHL (2010)** destaca que é nesses espaços que a vida urbana verdadeiramente acontece, sendo eles essenciais para o bem-estar social e para a construção da identidade urbana.

Autores como **BORJA e MUXI (2003)** reforçam que o espaço público é fundamental para a coesão social, pois garante a visibilidade da diversidade urbana e a possibilidade de convivência democrática. Do mesmo modo, **JACOBS (2011)** chama atenção para a importância de ruas e calçadas movimentadas como elementos vitais para a segurança e dinamismo das cidades, considerando-os “os olhos da rua”, capazes de gerar vitalidade e confiança mútua entre os cidadãos.

No contexto da centralidade urbana do Xiquelene — marcada por alta densidade populacional, comércio informal e dinâmicas sociais intensas — os espaços públicos apresentam-se como vetores essenciais de transformação. A requalificação urbana desta zona demanda uma compreensão ampla e inclusiva dos espaços de uso comum, que considere suas funções sociais e culturais, bem como sua capacidade de promover acessibilidade, segurança, vitalidade e pertencimento.

Nesse sentido, ao reconhecer a importância dos espaços públicos na vida urbana e no desenvolvimento sustentável, o presente trabalho propõe intervenções que não apenas reorganizem o espaço físico do Xiquelene, mas que fortaleçam seu papel como centralidade urbana viva, dinâmica e integradora.

ESPAÇOS PÚBLICOS DE QUALIDADE

O conceito de espaços públicos de qualidade ocupa lugar central nos debates sobre urbanismo contemporâneo, por representar o grau de **civilidade, democracia e inclusão urbana** numa cidade. Mais do que áreas abertas, os espaços públicos de qualidade são estruturas urbanas que materializam o direito à cidade, a convivência e o bem-estar colectivo.

Dimensões do Espaço Público de Qualidade

De acordo com **CARMONA et al. (2010)**, os espaços públicos de qualidade são definidos pela articulação entre valor físico, valor social, valor funcional e valor simbólico. Esses valores garantem que os espaços cumpram múltiplos papéis na cidade: de lazer, circulação, encontro, expressão e identidade.

Para **GEHL (2013)**, um espaço público de qualidade deve considerar a escala humana, o conforto e a vitalidade social. Ele argumenta que os espaços devem ser desenhados não apenas para serem vistos, mas para serem vividos, permitindo o andar, o permanecer e o interagir. Segundo o autor, **“as boas cidades são feitas para pessoas, não para carros”**.

Já **BORJA e MUXI (2001)** definem o espaço público como o lugar por excelência da cidadania, destacando que sua qualidade está relacionada à capacidade de gerar encontros, respeitar a diversidade de usos e garantir acessibilidade universal.

Critérios de Qualidade

Alguns dos principais critérios identificados por autores e organizações internacionais incluem:

Acessibilidade universal – Deve ser acessível física e socialmente para todos os grupos sociais (**UN-Habitat, 2013**).

Segurança – Iluminação adequada, visibilidade, controle social informal (**JACOBS, 2011**).

Vitalidade – Capacidade de atrair usos diversos ao longo do dia e da semana (**GEHL, 2013**).

Conforto ambiental – Sombra, ventilação, bancos, abrigo contra intempéries (**CARMONA et al., 2010**).

Pertencimento e apropriação – Os cidadãos devem sentir-se donos do espaço, o que implica participação e identidade (**BORJA & MUXÍ, 2001**).

Flexibilidade de usos – O espaço deve comportar desde o lazer até manifestações políticas e culturais (**LAMAS, 1993**).

Integração com o tecido urbano – Conexões com outras funções urbanas como habitação, comércio e transporte (**LYNCH, 1997**).

Espaço Público como Infraestrutura Urbana

UN-Habitat (2013) considera os espaços públicos como infraestruturas sociais fundamentais, comparando sua importância à das vias ou redes de abastecimento. Quando qualificados, esses espaços reduzem desigualdades, fomentam economias locais, fortalecem laços sociais e aumentam a resiliência urbana.

ESPAÇO PÚBLICO

O ESPAÇO PÚBLICO: ESSÊNCIA E PAPEL NAS CENTRALIDADES URBANAS

O espaço público é a **alma visível da cidade**. Mais do que um vazio entre edifícios, ele é o lugar onde a vida urbana se revela, onde corpos circulam, ideias se cruzam, e o coletivo se torna possível. É o território da convivência, do conflito e da construção social. O espaço público dá forma à democracia urbana, pois é acessível a todos, independentemente da origem, da função ou da posse.

Na essência, o espaço público é um **palco do cotidiano** — ele abriga desde o gesto mais simples, como o caminhar tranquilo de uma criança, até manifestações culturais, políticas e econômicas. É ali que se constroem pertencimentos e se reconhecem os outros. Sem espaço público, não há cidade — há apenas edifícios, trânsito e separações. É nele que o urbano se torna humano.

Nas **centralidades urbanas**, o espaço público adquire uma importância ainda maior. Ele não apenas organiza o fluxo entre os usos, mas dá **coesão ao território**, tornando-o legível, acessível e vivo. Ruas, praças, mercados, paragens e largos são elementos que costumam os diferentes ritmos urbanos. A qualidade e a vitalidade de uma centralidade dependem, em grande parte, da presença e da integridade desses espaços coletivos. São eles que transformam uma **concentração de atividades em um lugar vivo, seguro e com identidade**.

No contexto moçambicano, e especialmente em cidades como Maputo, o espaço público é tanto necessidade quanto invenção. Frequentemente negligenciado pelo planejamento formal, ele é **reconstruído diariamente pelas práticas populares**, pelas vendas à beira da estrada, pelos encontros espontâneos à sombra de uma árvore, pelos terminais rodoviários que funcionam como autênticas praças sociais. Nessas condições, o espaço público assume um papel de resistência e engenhosidade, revelando a cidade real — **a cidade vivida**.

Intervir sobre essas centralidades exige compreender que o espaço público não é apenas algo a desenhar, mas algo **a reconhecer, proteger e qualificar**. Ele precisa ser devolvido à população com dignidade, sem apagar sua alma. Um espaço público requalificado em zonas como o Xiquelene não deve ser um símbolo de controle, mas sim um convite à convivência e à inclusão — um espaço onde a cidade encontra sua forma mais verdadeira: aquela feita de pessoas, presença e partilha.

A PRAÇA

A praça é, historicamente, um dos elementos fundadores da vida urbana. Muito mais do que um espaço vazio entre edifícios, ela representa o lugar do encontro, da convivência, da expressão comunitária e do uso democrático da cidade. É na praça que o espaço público se afirma como território do coletivo, onde diferentes usos, ritmos e vozes se sobrepõem.

No contexto da requalificação urbana do Xiquelene, a praça assume um papel central como instrumento de reconexão entre as dinâmicas locais e a organização do território. Ao contrário de intervenções que impõem desenhos exógenos ao cotidiano das pessoas, aqui a proposta de praça linear comercial e espaços públicos centrais parte da lógica já existente — do fluxo de pessoas, do comércio de rua, das rotas informais e da necessidade de permanência.

A praça é entendida como espaço estruturador da centralidade, onde o formal e o informal podem coexistir com dignidade. Ela organiza os fluxos, qualifica o ambiente urbano, estimula a mobilidade a pé, acolhe usos múltiplos (**como lazer, comércio, descanso, expressão cultural**) e reforça a identidade do lugar.

Mais do que um espaço ajardinado, a praça é aqui um gesto de inclusão urbana, uma resposta concreta à fragmentação espacial e social. Seu desenho deve ser simples, acessível, aberto, e capaz de promover pertencimento, acolher diversidade e devolver à cidade o que ela tem de mais valioso: **o direito ao espaço público compartilhado.**

A PRAÇA

A praça é, para muitos pensadores e profissionais do urbanismo, um dos elementos mais simbólicos e estruturantes da cidade. Ela representa o espaço por excelência da vida pública, onde se expressam a coletividade, a memória, os conflitos e as trocas sociais.

Para **Jane Jacobs (1961)**, a praça – assim como a rua – é vital na sustentação da diversidade urbana. Ela a define como **espaço de interação espontânea**, onde a mistura de usos e a presença contínua de pessoas garantem segurança, dinamismo e vitalidade urbana. Segundo Jacobs, a boa praça é aquela que está integrada ao tecido urbano, conectada a fluxos reais da cidade.

Jan Gehl (2010) enfatiza o papel da praça na escala humana da cidade. Para ele, o espaço público deve ser pensado como **um ambiente de permanência e convivência**, onde o conforto, a acessibilidade e a qualidade espacial estimulam as pessoas a permanecer e se apropriar do lugar. A praça, nesse sentido, é um palco do cotidiano – e sua eficácia depende menos do monumento e mais da vida que ela acolhe.

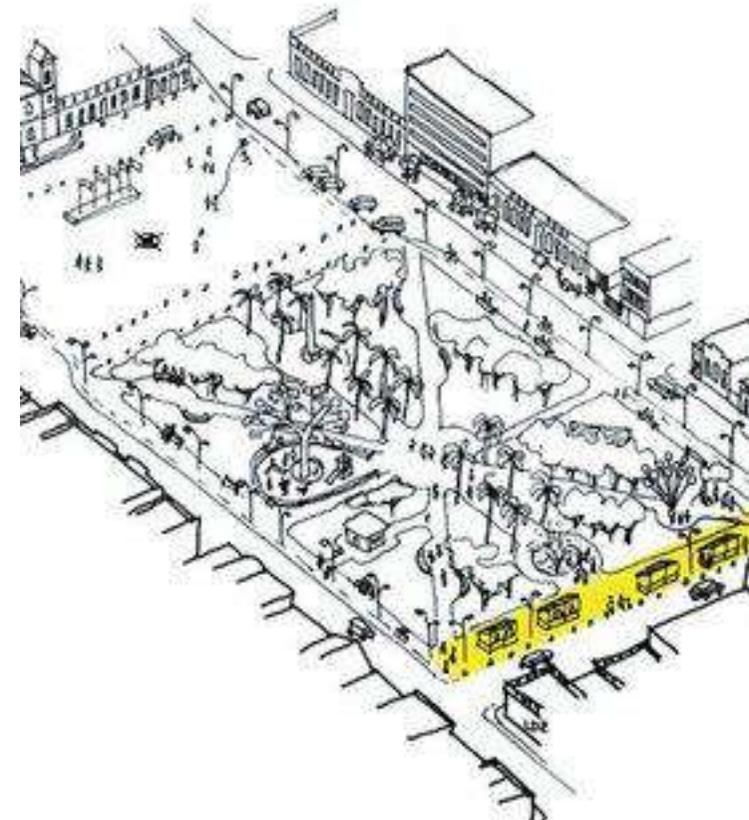
Aldo Rossi, no seu clássico *A Arquitetura da Cidade* (1966), trata a praça como um dos principais elementos da estrutura da memória urbana, carregando significados coletivos e sendo capaz de representar a identidade de um lugar ao longo do tempo.

Já **Christopher Alexander**, em *A Pattern Language* (1977), defende que praças só funcionam quando **estão integradas ao fluxo diário da população**, próximas a atividades cotidianas como mercados, cafés e caminhos pedonais. Para ele, uma praça sem vida é sinal de um erro de escala ou de desconexão com os padrões sociais do entorno.

Hallé (2005) associa a praça arborizada à ideia de equilíbrio entre natureza e urbanidade, ressaltando que ela não só melhora o microclima urbano, mas também serve como espaço de descanso e contemplação para os habitantes.

Lynch (1999) vê as praças como marcos na estrutura da cidade, contribuindo para a orientação espacial e para a experiência visual e afetiva do usuário no tecido urbano.

Assim, os diversos autores convergem numa ideia fundamental: **a praça deve nascer da cidade real, não apenas do traço técnico**. Ela precisa estar inserida nas rotas das pessoas, responder às suas necessidades e promover uma urbanidade viva, segura e inclusiva.



'3

TCC 2024-2025

DIAGNÓSTICO

ÍNDICE

Enquadramento Territorial

Caracterização da Área de Intervenção

Síntese do diagnóstico

**Terceiro
Capítulo.**

03

ÁREA MACRO

ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

Marracuene

Cidade Da Matola

Cidade De Maputo

Namaacha

Boane

Matutuine



ÁREA MESO

CIDADE DE MAPUTO

KaMubukwana

KaMavota

KaMaxakeni

Nhlamankulu

KaMpumfu

0

2,5

5 km

REQUALIFICAÇÃO CENTRALIDADE URBANA DE KIOUELENE



ÁREA MICRO

ÁREA DE INTERVENÇÃO

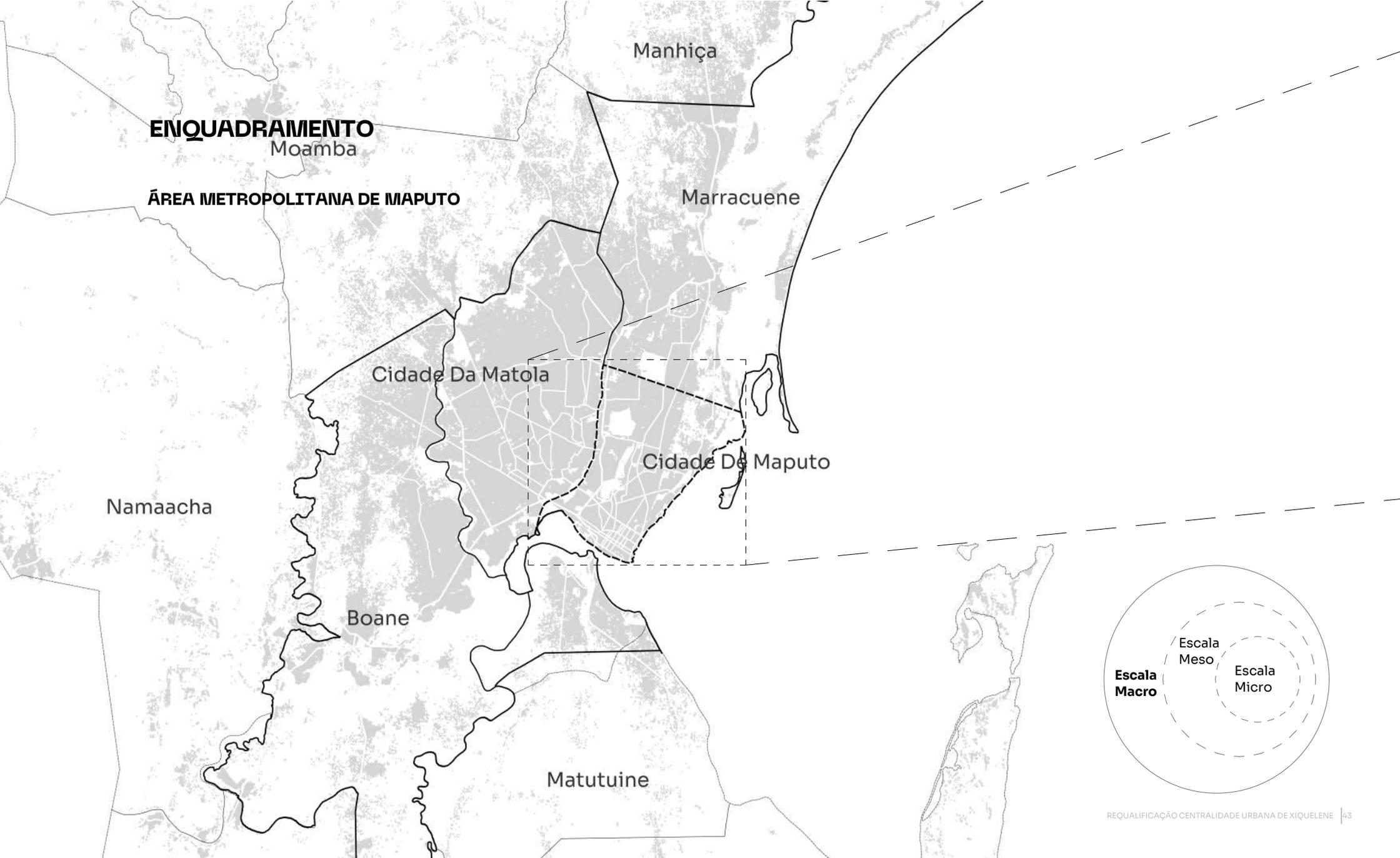
Linha Férrea

Av. das FpLM

Avenida Júlio José Nery

Área = 249,39 Ha





ENQUADRAMENTO

Moamba

ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

Manhiça

Marracuene

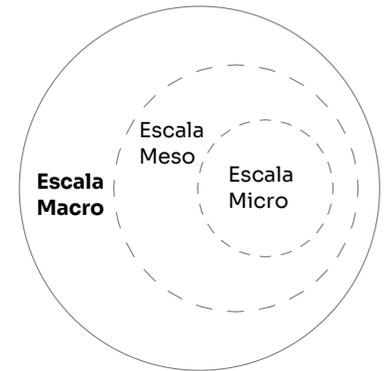
Cidade Da Matola

Cidade De Maputo

Namaacha

Boane

Matutuine

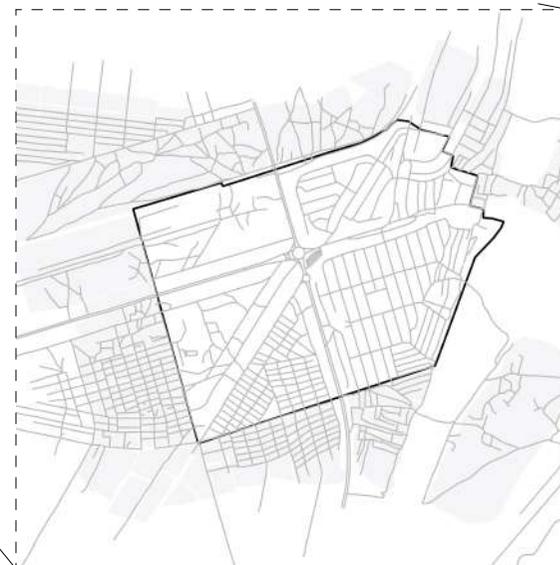


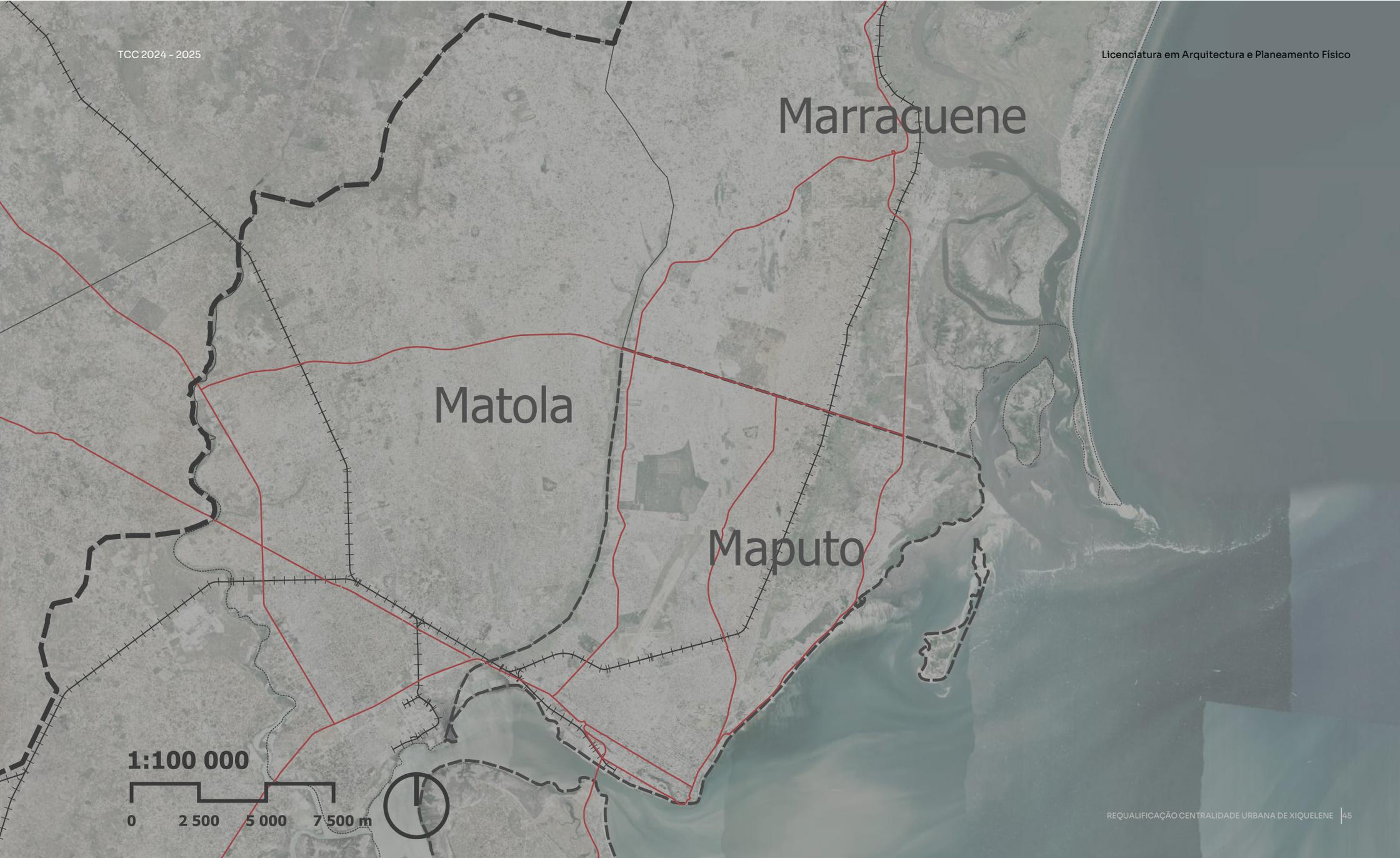
ENQUADRAMENTO



CIDADE DE MAPUTO

ÁREA DE INTERVENÇÃO



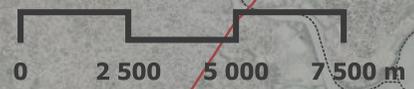


Marracuene

Matola

Maputo

1:100 000





Área de Estudo
MESO

ENQUADRAMENTO TERRITORIAL

AREA MACRO

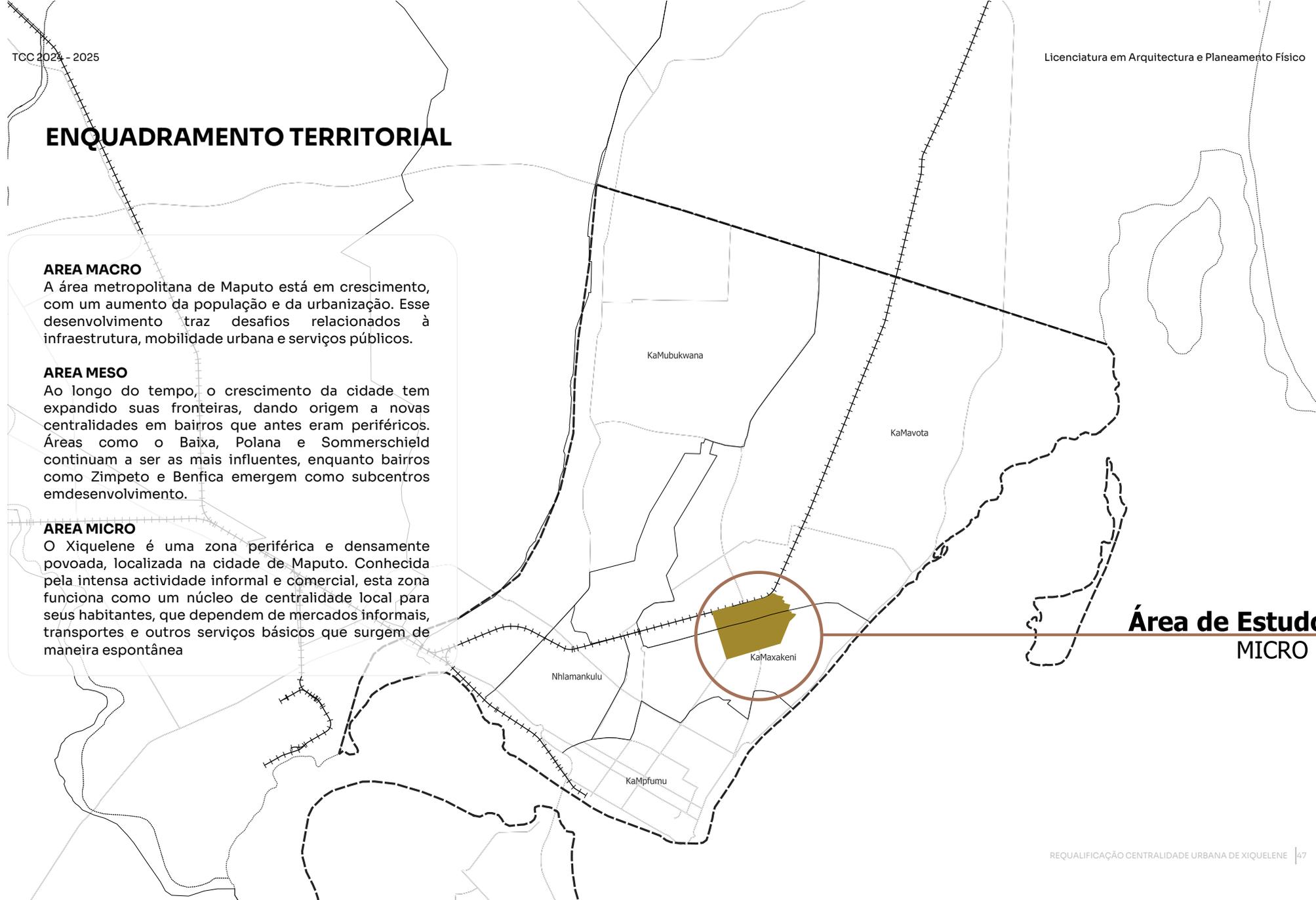
A área metropolitana de Maputo está em crescimento, com um aumento da população e da urbanização. Esse desenvolvimento traz desafios relacionados à infraestrutura, mobilidade urbana e serviços públicos.

AREA MESO

Ao longo do tempo, o crescimento da cidade tem expandido suas fronteiras, dando origem a novas centralidades em bairros que antes eram periféricos. Áreas como o Baixa, Polana e Sommerschild continuam a ser as mais influentes, enquanto bairros como Zimpeto e Benfica emergem como subcentros em desenvolvimento.

AREA MICRO

O Xiquelene é uma zona periférica e densamente povoada, localizada na cidade de Maputo. Conhecida pela intensa actividade informal e comercial, esta zona funciona como um núcleo de centralidade local para seus habitantes, que dependem de mercados informais, transportes e outros serviços básicos que surgem de maneira espontânea



Área de Estudo
MICRO

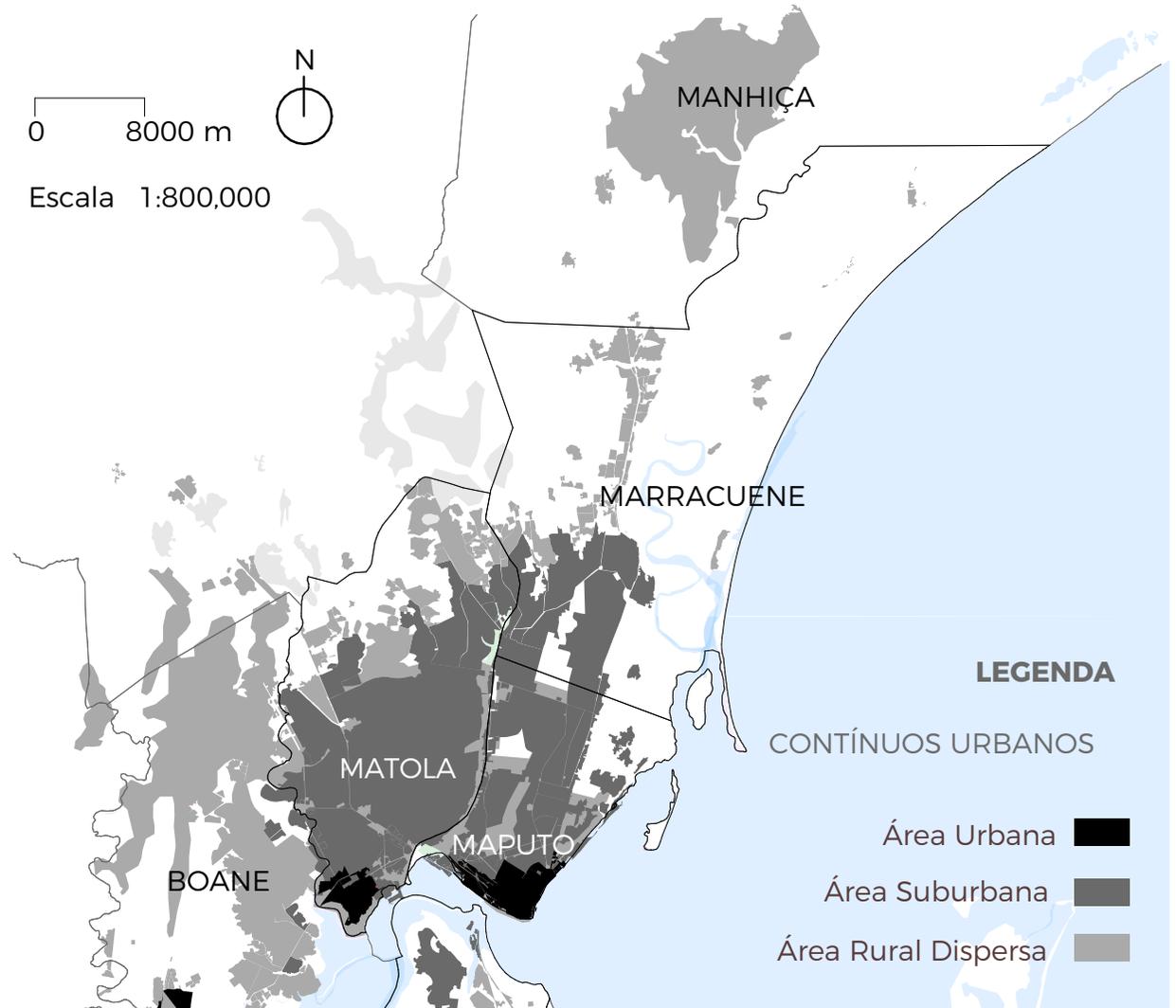
SISTEMA URBANO

Enquadramento Territorial: Análise da expansão urbana na área metropolitana de Maputo. **Análises dos sistemas: Urbano, de Mobilidade e Físico-Ambiental**

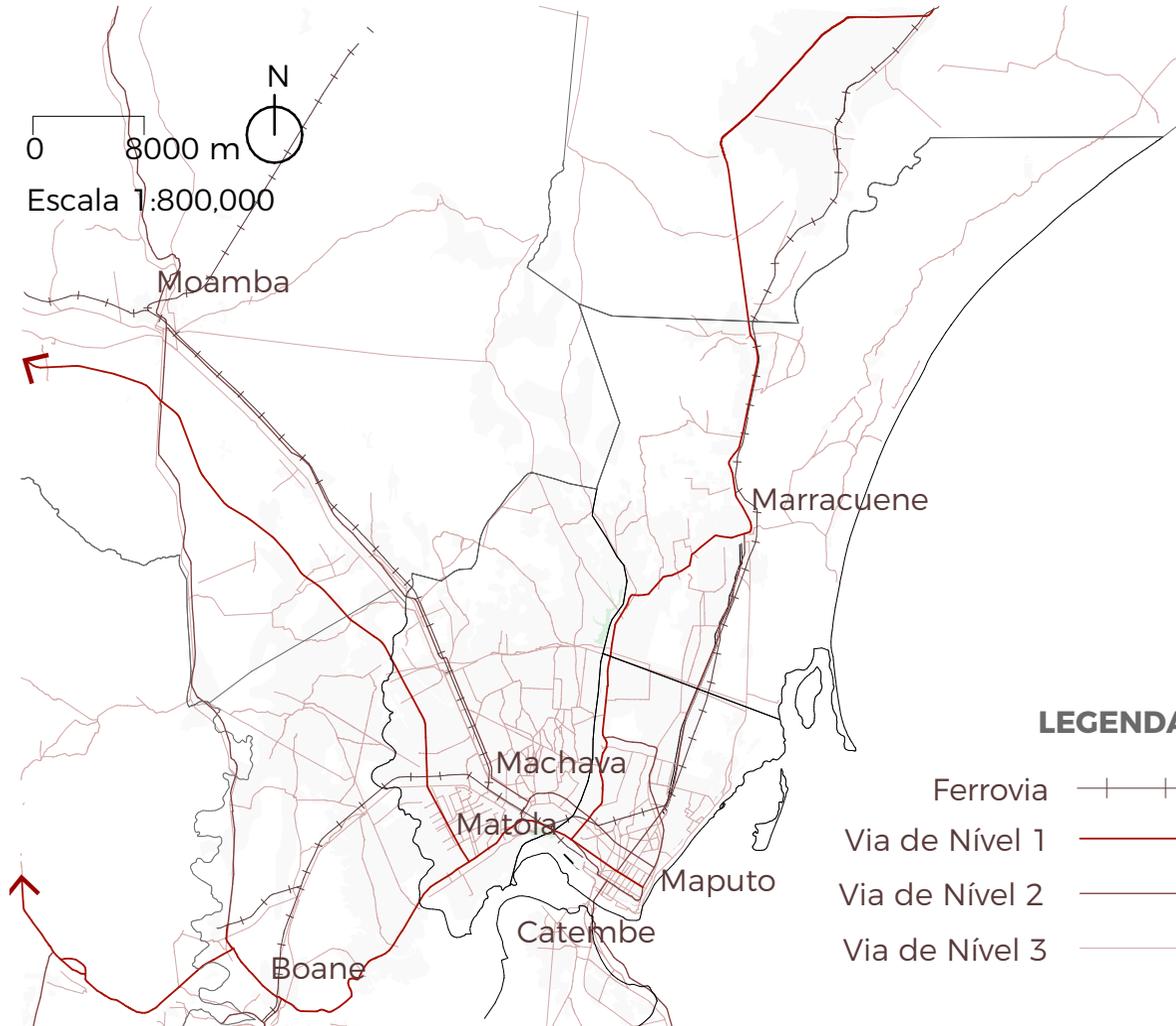
Áreas Urbanas: Geralmente, se desenvolvem em torno de centros urbanos já estabelecidos, como cidades ou grandes aglomerações urbanas.

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 DE MOBILIDADE



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.

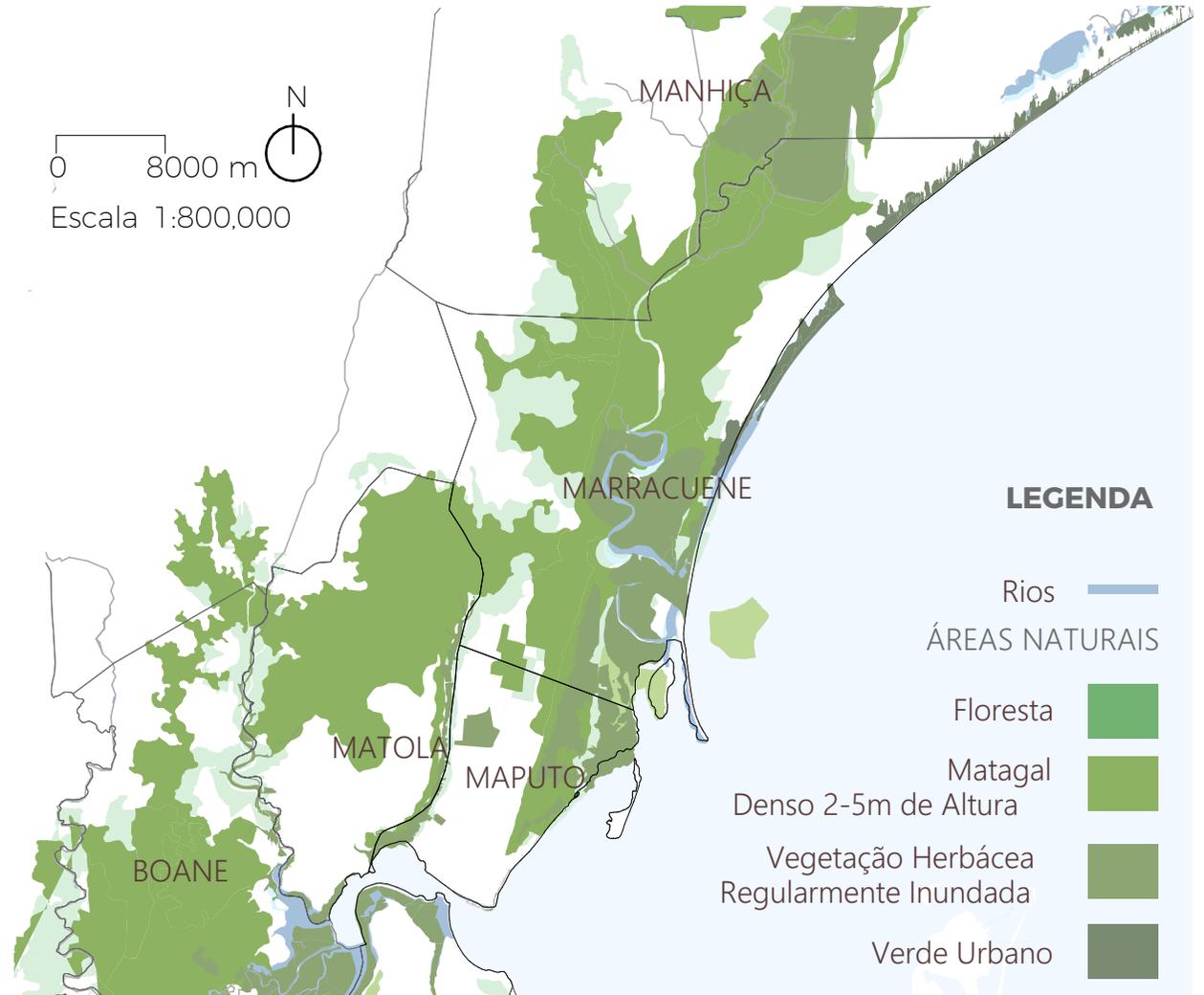
A carência de uma Autoridade de Transportes com atribuições claras nos níveis estratégico e tático. Esta entidade teria a capacidade de liderar de forma estratégica as opções de mobilidade na Província de Maputo, abrangendo todos os modos de transporte.

SISTEMA FÍSICO-AMBIENTAL

O crescimento urbano desordenado tem impulsionado uma expansão descontrolada das fronteiras urbanas, frequentemente dissociada de qualquer lógica de planeamento sustentável. Essa expansão, quando guiada por interesses imediatistas ou pela simples pressão populacional, tem resultado na supressão sistemática de áreas naturais, no avanço sobre zonas ambientalmente sensíveis e na erosão progressiva dos ecossistemas locais.

No contexto da Área Metropolitana de Maputo, essa realidade é ainda mais crítica. A sua localização geográfica, entre áreas baixas e zonas de costa, a torna particularmente vulnerável a desastres naturais, como inundações sazonais, deslizamentos de terra e eventos climáticos extremos, incluindo ciclones tropicais. Quando associada à ocupação informal de encostas, leitos de cheias e zonas úmidas, a urbanização não planejada amplifica o risco de catástrofes socioambientais, afetando principalmente as populações mais vulneráveis.

Neste cenário, torna-se urgente repensar os modelos de ocupação do solo, considerando não apenas a eficiência espacial e funcional, mas também a resiliência ambiental e a justiça territorial. A cidade que avança sem diálogo com sua geografia e seus sistemas naturais, compromete não apenas o futuro do território, mas também a própria vida urbana que pretende sustentar.



ENQUADRAMENTO URBANO DO XIQUELENE

A zona do Xiquelene está situada no Distrito Municipal KaMaxakeni, numa posição estratégica que a insere numa faixa de transição entre o centro formal de Maputo e os bairros suburbanos em expansão, como Zimpeto e Magoanine.



Norte



Continente:
África



País:
Moçambique



Província:
Maputo

ENQUADRAMENTO URBANO DO XIQUELENÉ



ENQUADRAMENTO URBANO DO XIQUELENE

A zona do Xiquelene está situada no Distrito Municipal KaMaxakeni, numa posição estratégica que a insere numa faixa de transição entre o centro formal de Maputo e os bairros suburbanos em expansão, como Zimpeto e Magoanine. Apesar de não se localizar na periferia geográfica da cidade, o Xiquelene apresenta características típicas de áreas formadas por processos de crescimento espontâneo, como a presença marcante da informalidade, carências infraestruturais e fragilidades ambientais.

No entanto, ao contrário das áreas periféricas clássicas, o Xiquelene configura-se como uma centralidade urbana secundária, desempenhando um papel funcional significativo na dinâmica metropolitana de Maputo. A intensa actividade comercial, o grande fluxo de pessoas e a presença de um importante terminal rodoviário tornam esta zona um ponto estratégico de articulação urbana e socioeconómica.

Nesse contexto, o Xiquelene representa um espaço urbano ambíguo: central pela sua função e localização, mas periférico nas suas condições materiais. Esta dualidade exige abordagens de requalificação urbana que reconheçam tanto o seu potencial como centralidade quanto as limitações herdadas de um crescimento não planeado. O objectivo é integrar o Xiquelene de forma mais eficaz à malha urbana formal da cidade, respeitando suas dinâmicas próprias e promovendo um ambiente mais funcional, acessível e sustentável.



ANÁLISE ETNOGRÁFICA

A zona do Xiquelene, situada no distrito municipal de KaMaxakeni, constitui uma das áreas mais simbólicas e pulsantes da cidade de Maputo, onde se entrelaçam diferentes formas de ocupação urbana, práticas culturais, comércio informal e uma intensa vivência comunitária. Uma abordagem etnográfica permite compreender este território para além dos seus problemas físicos e estruturais, valorizando os modos de vida, relações sociais e apropriações cotidianas do espaço urbano.

Pulsção Social e Cultural

O Xiquelene é um espaço marcado por uma intensa vivência comunitária, onde o comércio informal não é apenas uma estratégia de sobrevivência, mas uma forma de ocupação social do espaço. As barracas, bancas, vendedores ambulantes, os pequenos estabelecimentos e os mercados informais formam uma espécie de ecossistema urbano complexo, onde a economia popular se articula com redes sociais e familiares. Ali, a rua não é apenas via de passagem, mas espaço de encontro, trabalho, convivência e expressão cultural.

Dinâmicas de Apropriação do Espaço

Os habitantes e usuários do Xiquelene apropriam-se do espaço de maneira espontânea e funcional. As calçadas, bermas, zonas verdes e até os limites das infraestruturas degradadas tornam-se lugares de ocupação, improvisado e criatividade urbana. Essa apropriação reflecte um saber popular construído no quotidiano e revela a carência de ordenamento formal. No entanto, também evidencia a riqueza das soluções informais e a resiliência da comunidade.

Diversidade Sociocultural

O Xiquelene é habitado e frequentado por uma população diversa, com origens multiculturais e de diferentes classes sociais. Migrantes internos, vendedores informais, transportadores semi-coletivos (os famosos “chapas”), consumidores vindos de bairros adjacentes e trabalhadores urbanos convivem neste espaço, tornando-o um ponto de confluência e troca. Esta diversidade é expressa em línguas faladas, vestuários, gastronomia e formas de interação social.

Memória Coletiva e Identidade

Para muitos habitantes de Maputo, o Xiquelene representa mais do que um espaço funcional: é um símbolo de resistência económica, um território com história e memória. Ali se forjaram redes de sobrevivência durante e após os períodos de crise económica, e a zona mantém um forte sentido de identidade local. A paisagem urbana, mesmo degradada, é carregada de significados para os que ali vivem ou circulam.

ANÁLISE ETNOGRÁFICA

A etnografia urbana permite observar e interpretar as práticas, usos e significados atribuídos ao espaço pelos seus habitantes. No caso do Xiquelene, esta abordagem torna-se essencial para compreender a complexa teia de relações sociais, económicas e culturais que moldam a centralidade e vitalidade do lugar.

A Rua como Espaço de Vida

As ruas do Xiquelene são muito mais do que vias de circulação — elas funcionam como espaços multifuncionais onde se desenrola o quotidiano urbano: comércio informal, encontros comunitários, atividades religiosas e culturais. Em muitos trechos, os passeios são ocupados por bancas de venda, bancadas improvisadas e pontos de encontro, revelando uma ocupação espontânea, mas profundamente enraizada.

Perfis Narrativos (exemplos breves)

Dona Vitória (vendedora de legumes, 52 anos): há mais de 20 anos monta sua banca no mesmo local, em frente ao terminal rodoviário. Para ela, a rua é “trabalho, sustento e convivência”. Ela sente falta de sombra, segurança e limpeza, mas afirma que sair dali seria “perder a clientela e o coração do bairro”.

Carlos (mototaxista, 28 anos): trabalha todos os dias no entorno do terminal. Relata dificuldades de mobilidade nos horários de pico e ausência de zonas seguras para parar os veículos. “Aqui é bom para trabalhar, mas a confusão atrapalha tudo”.

Salmira (estudante, 19 anos): usa diariamente os transportes no terminal. Acha a zona insegura e mal organizada, mas também reconhece que “é aqui que tudo acontece”. Sugere mais iluminação, passagens cobertas e lugares de espera confortáveis.

Redes de Sociabilidade

O Xiquelene é também um ponto de confluência interbairros, onde pessoas de diferentes zonas de Maputo se cruzam. Pequenos comércios de bairro, salões, igrejas, barracas e mercados criam laços comunitários e mantêm a identidade local viva. As redes informais substituem, muitas vezes, os serviços públicos ausentes.

Usos do Espaço ao Longo do Dia

Manhãs: chegada de vendedores, movimento intenso de transporte público, carregamento de mercadorias.

Tardes: comércio em alta, maior concentração de vendedores informais.

Noites: diminuição do comércio, aumento da sensação de insegurança, pouca iluminação.

Significados do Espaço

Para os moradores e trabalhadores da zona, o Xiquelene é simultaneamente “caótico” e “acolhedor”, “desorganizado” e “cheio de vida”. Esta dualidade revela que qualquer proposta de requalificação precisa considerar as camadas simbólicas do território, valorizando as dinâmicas sociais existentes.

ÁREA DE INTERVENÇÃO

JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA

A escolha da zona do Xiquelene como área de intervenção no presente trabalho justifica-se pela sua importância estratégica como uma das principais centralidades populares da cidade de Maputo. Este território caracteriza-se por **uma intensa dinâmica comercial, grande fluxo de pessoas e veículos, e por desempenhar um papel fundamental na economia informal urbana**, funcionando como um polo articulador entre diferentes bairros da capital.

A zona apresenta múltiplos desafios urbanísticos que refletem o cenário comum a diversas áreas periféricas e semi-centralizadas da cidade: **infraestrutura degradada, mobilidade comprometida, ocupação desordenada do solo, ausência de espaços públicos qualificados e precariedade nos serviços urbanos básicos**. Tais fragilidades, associadas ao crescimento populacional acelerado e à informalidade estrutural, comprometem a qualidade de vida dos moradores e a eficiência funcional do espaço urbano.

Contudo, o Xiquelene também revela potencialidades significativas para uma requalificação urbana estratégica. Sua localização privilegiada — próxima de vias estruturantes e com fácil acesso a outros pontos da cidade — **aliada à sua função como centralidade espontânea e multifuncional**, oferece condições propícias para a implementação de propostas que visem integrar melhor os aspectos sociais, espaciais e económicos do território.

A área representa, portanto, um laboratório urbano vivo, onde é possível investigar as complexas relações entre **a morfologia urbana, os padrões de uso do solo, os fluxos económicos informais e a vitalidade do espaço público**. Por meio dessa escolha, o trabalho busca propor diretrizes e soluções de requalificação que possam servir de modelo replicável para outras zonas urbanas com características semelhantes, contribuindo para um desenvolvimento mais equilibrado, inclusivo e sustentável da cidade de Maputo.

ÁREA DE INTERVENÇÃO

Linha Férrea

Av. das FpLM

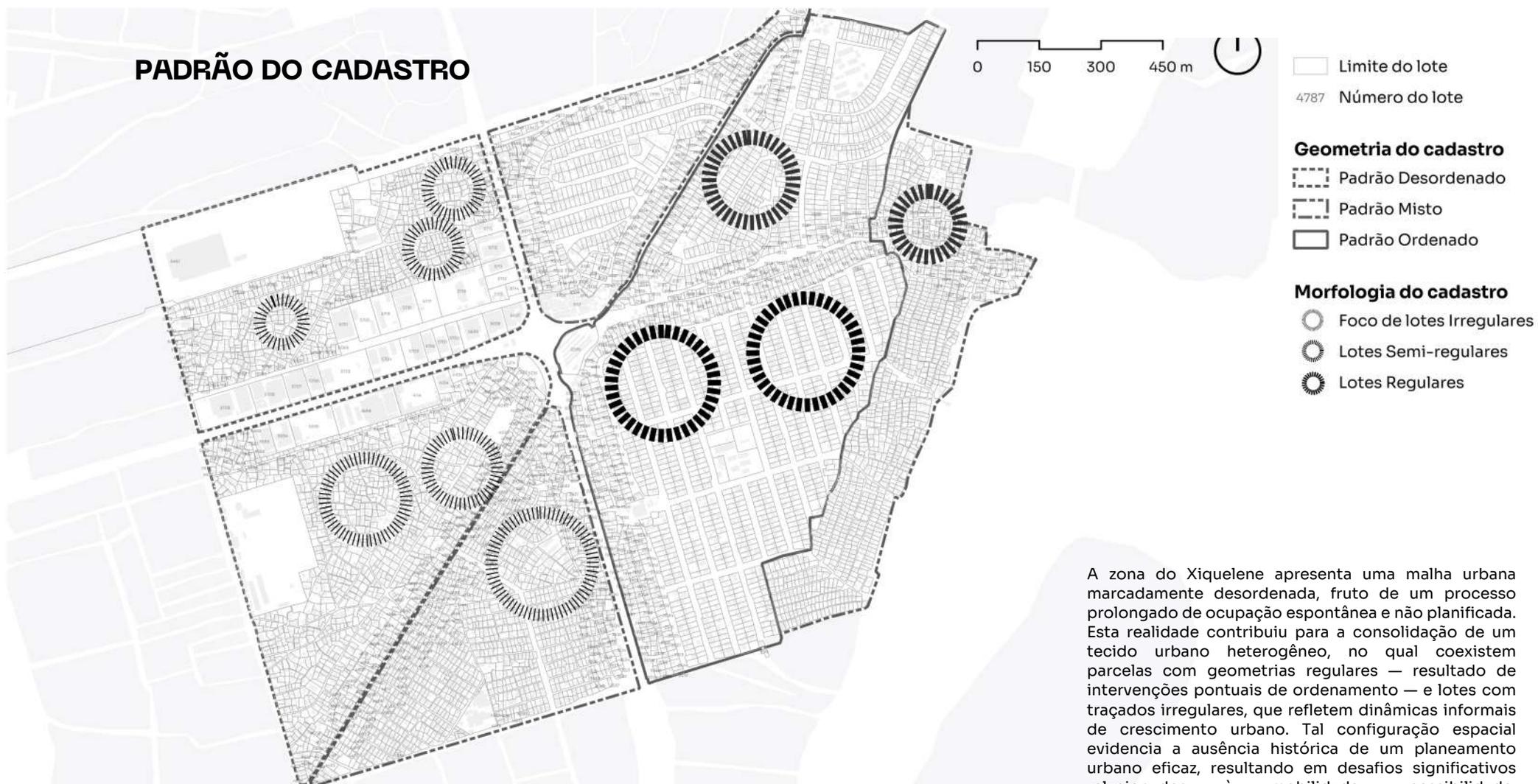
Avenida Júlioos Nhylerete

Área = 249,39 Ha

0 200 400 600 m



PADRÃO DO CADASTRO



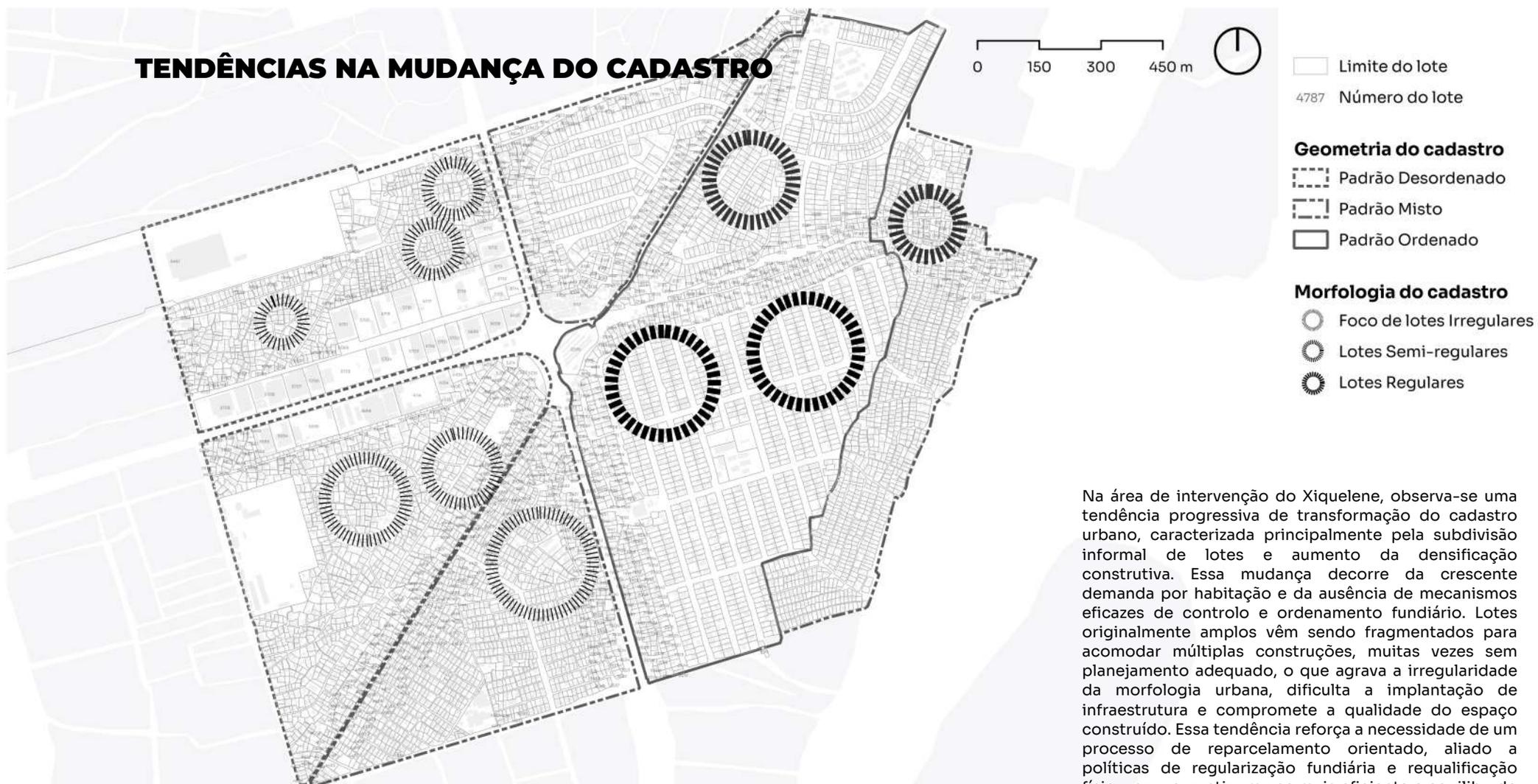
A zona do Xiquelene apresenta uma malha urbana marcadamente desordenada, fruto de um processo prolongado de ocupação espontânea e não planificada. Esta realidade contribuiu para a consolidação de um tecido urbano heterogêneo, no qual coexistem parcelas com geometrias regulares — resultado de intervenções pontuais de ordenamento — e lotes com traçados irregulares, que refletem dinâmicas informais de crescimento urbano. Tal configuração espacial evidencia a ausência histórica de um planeamento urbano eficaz, resultando em desafios significativos relacionados à mobilidade, acessibilidade, infraestrutura e qualidade dos espaços públicos.

PADRÃO DO CADASTRO



TALHOES	NÚMERO
Inferior a 300 m ²	5 067
Inferior a 450 m ²	1 059
Inferior a 1 000 m ²	293
Inferior a 50 000 m ²	57
Superior a 50 000 m ²	2
Total	6 478

TENDÊNCIAS NA MUDANÇA DO CADASTRO



Na área de intervenção do Xiquelene, observa-se uma tendência progressiva de transformação do cadastro urbano, caracterizada principalmente pela subdivisão informal de lotes e aumento da densificação construtiva. Essa mudança decorre da crescente demanda por habitação e da ausência de mecanismos eficazes de controle e ordenamento fundiário. Lotes originalmente amplos vêm sendo fragmentados para acomodar múltiplas construções, muitas vezes sem planejamento adequado, o que agrava a irregularidade da morfologia urbana, dificulta a implantação de infraestrutura e compromete a qualidade do espaço construído. Essa tendência reforça a necessidade de um processo de reparcelamento orientado, aliado a políticas de regularização fundiária e requalificação física, para garantir um uso mais eficiente e equilibrado do solo urbano.

TENDÊNCIAS NA MUDANÇA DO CADASTRO



2010



2020



2016



2024

A análise de imagens históricas da zona do Xiquelene evidencia um processo contínuo de fragmentação do solo urbano, traduzido na subdivisão de lotes originalmente espaçosos em parcelas menores, voltadas predominantemente ao uso habitacional. Esta dinâmica tem contribuído para uma acentuada densificação do tecido urbano, refletindo a pressão por habitação em um contexto de crescimento populacional não acompanhado por diretrizes claras de ordenamento.

Verifica-se que essa transformação morfológica está intimamente relacionada ao grau de acessibilidade viária. Os lotes com frente para vias estruturantes ou de maior hierarquia tendem a manter suas dimensões originais, o que pode estar associado a uma valorização comercial ou à viabilidade de usos mistos. Por outro lado, os lotes localizados em áreas com menor acesso direto às principais vias demonstram uma maior propensão à subdivisão, revelando a lógica de aproveitamento máximo do solo para fins residenciais em áreas com menor visibilidade e conectividade.

Essa configuração espacial revela não apenas um padrão de ocupação informal consolidado, mas também desafios significativos para a requalificação urbana, especialmente no que diz respeito ao redimensionamento da infraestrutura, à melhoria da acessibilidade interna e à integração funcional dos diferentes usos do solo.

PADRÃO DO EDIFICADO



- Edifício Habitacional
- Edifício Industrial ou armazem
- Equipamentos Públicos
- Edifício Comercial

Precário



Figura 01 - Habitações precárias
Fonte: O autor

Consolidado



Figura 02 - Habitações consolidadas
Fonte: O autor

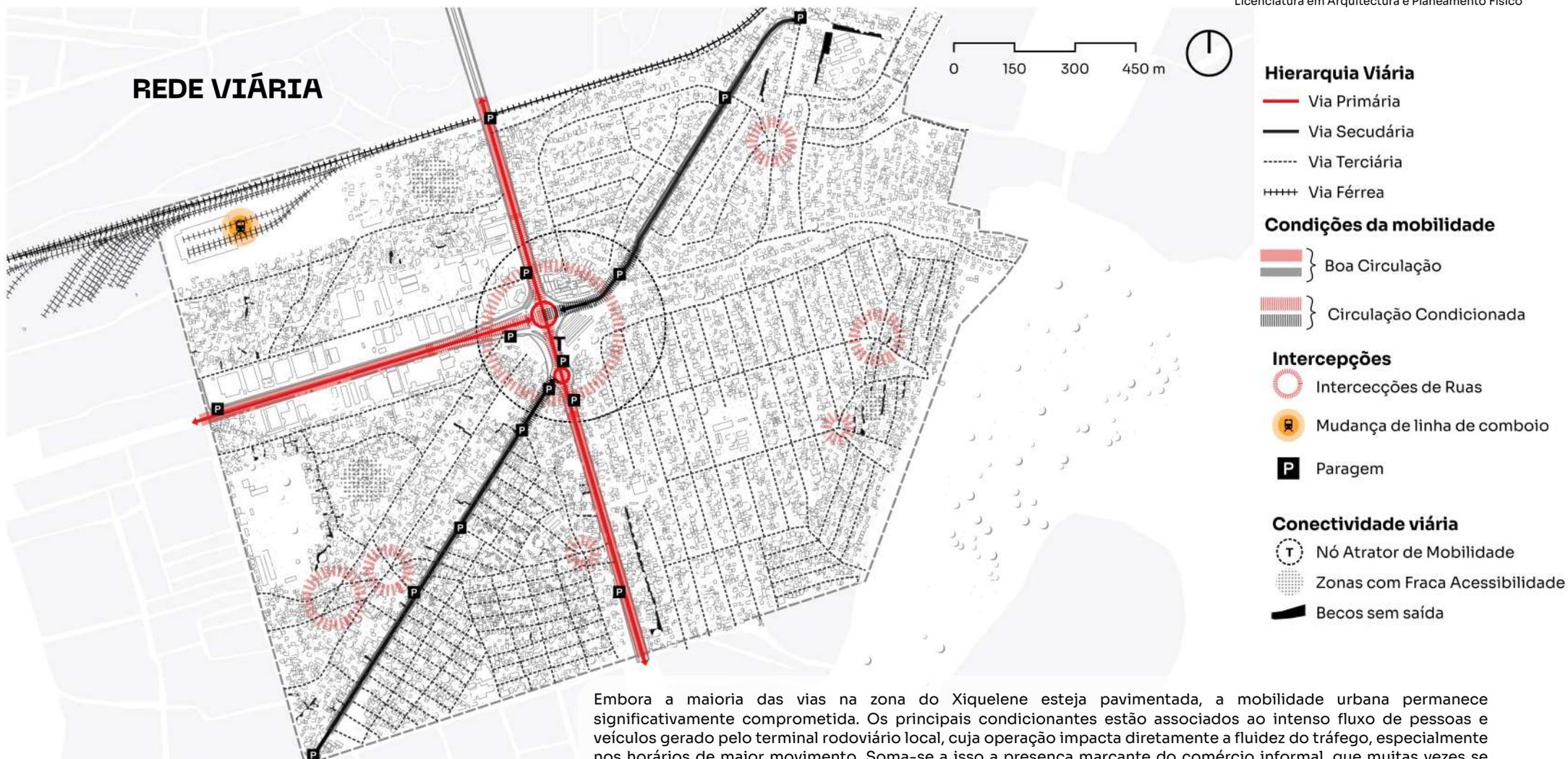
Sofisticado



Figura 03 - Habitações sofisticadas
Fonte: O autor

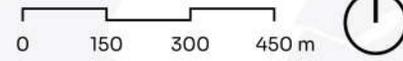
TENDÊNCIAS NA MUDANÇA DO EDIFICADO





Embora a maioria das vias na zona do Xiquelene esteja pavimentada, a mobilidade urbana permanece significativamente comprometida. Os principais condicionantes estão associados ao intenso fluxo de pessoas e veículos gerado pelo terminal rodoviário local, cuja operação impacta diretamente a fluidez do tráfego, especialmente nos horários de maior movimento. Soma-se a isso a presença marcante do comércio informal, que muitas vezes se estende para além dos limites dos passeios, invadindo as faixas de circulação e reduzindo a largura útil das vias. Essa sobreposição de funções – transporte, comércio e circulação – gera conflitos de uso do espaço público, dificultando a mobilidade e comprometendo a segurança tanto de pedestres quanto de condutores.

TENDÊNCIAS NA TRANSFORMAÇÃO DA REDE VIÁRIA



Hierarquia Viária

- Via Primária
- Via Secundária
- - - - Via Terciária
- ++++ Via Férrea

Condições da mobilidade

- █ } Boa Circulação
- ▨ } Circulação Condicionada

Intercepções

- ⊙ Intercepções de Ruas
- ⊙ Mudança de linha de comboio
- P Paragem

Conectividade viária

- T Nó Atrator de Mobilidade
- Zonas com Fraca Acessibilidade
- Becos sem saída



Figura 04 - Avenida Julius Nyerere
Fonte: O autor



Figura 05 - Saída do terminal com comércio ao longo do passeio
Fonte: O autor



Figura 06 - Avenida Julius Nyerere congestionada durante a tarde
Fonte: O autor



ELEMENTOS DO VERDE URBANO E NATURAL

0 150 300 450 m



-  Verde ecológico
-  Zona agrícola
-  Campo de golfe
-  Verde Natural ao longo da Linha Férrea
-  Verde Urbano Privado

Árvores

Classificação das árvores:

-  Copa de $\leq 5m$
-  Copa de $\leq 7,5m$
-  Copa de $\leq 10m$
-  Copa de $\geq 15m$

A zona do Xiquelene apresenta a presença de espaços verdes com potencial paisagístico e ambiental significativo, os quais poderiam desempenhar um papel relevante na qualificação urbana e na melhoria da qualidade de vida local. No entanto, constata-se também a ocupação crescente de áreas ambientalmente sensíveis, particularmente aquelas propensas a inundações sazonais. Essa ocupação irregular compromete não apenas a segurança e o bem-estar dos residentes, sujeitos a riscos recorrentes, mas também agrava o processo de degradação ambiental, com impactos diretos sobre o solo, os recursos hídricos e a drenagem natural da área. A permanência dessa dinâmica impõe desafios urgentes à requalificação urbana, exigindo intervenções que conciliem habitação, resiliência ambiental e sustentabilidade.

Figura 07 - Campo de golfe
Fonte: O autor.



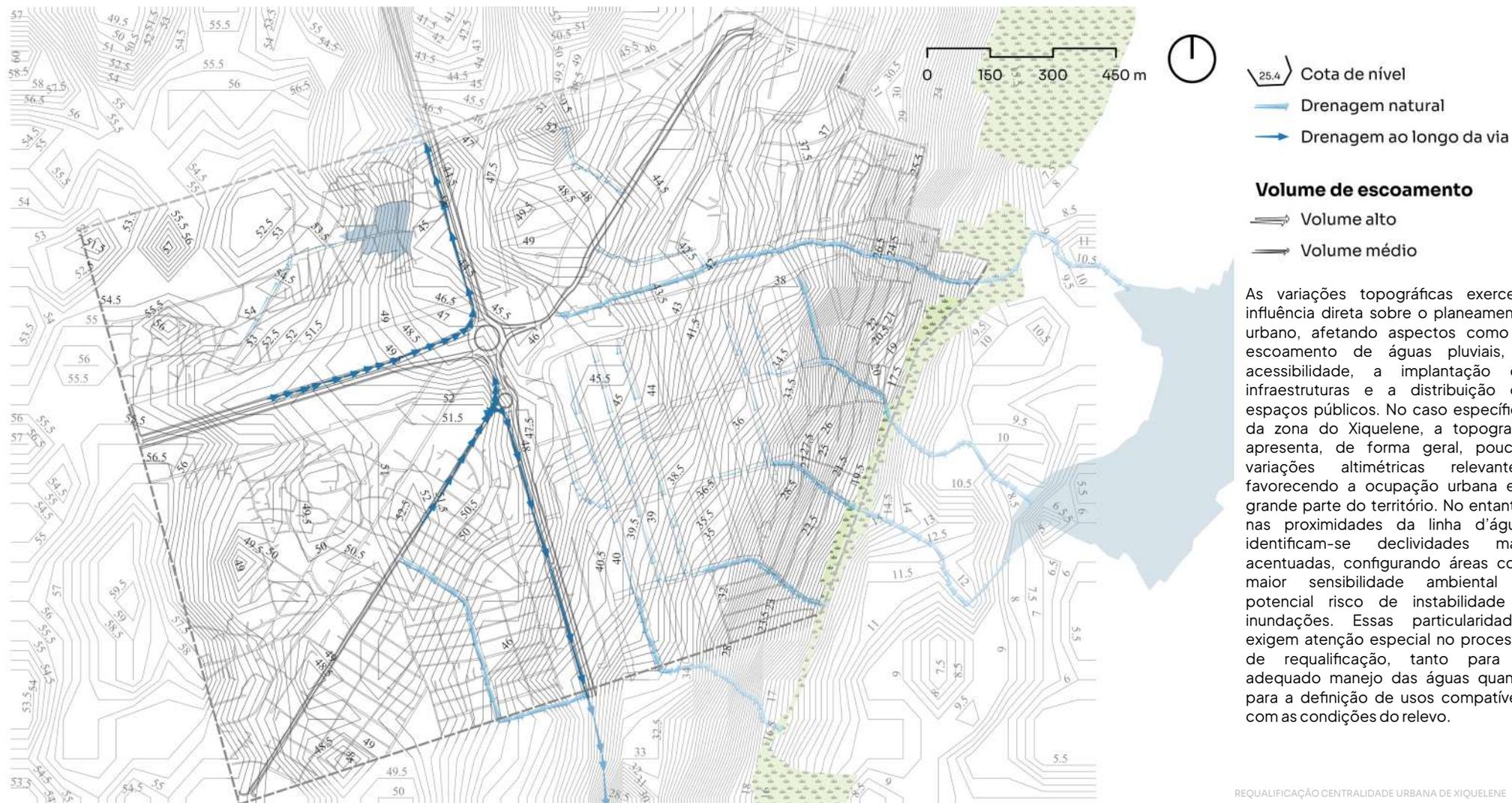
Figura 08 - Espaços públicos, campo de golfe
Fonte: O autor.



Figura 09 - Espaços de produção, zona agrícola
Fonte: O autor.



TOPOGRAFIA



As variações topográficas exercem influência direta sobre o planeamento urbano, afetando aspectos como o escoamento de águas pluviais, a acessibilidade, a implantação de infraestruturas e a distribuição de espaços públicos. No caso específico da zona do Xiquelene, a topografia apresenta, de forma geral, poucas variações altimétricas relevantes, favorecendo a ocupação urbana em grande parte do território. No entanto, nas proximidades da linha d'água, identificam-se declividades mais acentuadas, configurando áreas com maior sensibilidade ambiental e potencial risco de instabilidade e inundações. Essas particularidades exigem atenção especial no processo de requalificação, tanto para o adequado manejo das águas quanto para a definição de usos compatíveis com as condições do relevo.

EQUIPAMENTOS URBANOS



Figura 10 - Equipamento Religioso
Fonte: O autor



Figura 11 - Terminal Rodoviário
Fonte: O autor

INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS URBANOS



- Conduta de água subterrânea
- - - Rede elétrica baixa tensão
- Rede elétrica baixa tensão
- ☎ Antena de telefonia móvel

Serviços urbanos

- Rede de coleta de águas pluviais
- - - Drenagem natural de águas pluviais
- ⊖ Ponto de depósito de lixo
- 🛢 Bombas de combustível

ACTIVIDADES URBANAS



- ### Legenda
- Actividade comercial**
- Mercearia, Padaria, Ferragem...
 - Lojas
 - Bancas e Barracas
 - Comércio de rua
- Tipologia do comércio**
- Comércio formal
 - Comércio informal
- Espaços abertos**
- Espaço público de rua
 - Espaço público
 - Laser ligado ao Desporto

Figura 12 - Intensa actividade comercial
Fonte: O autor



Figura 13 - Comércio Informal ao longo dos passeios
Fonte: O autor



Figura 14 - Deposição de RSU perto da zona comercial
Fonte: O autor



ACTIVIDADES COMERCIAIS

A área de intervenção apresenta uma diversidade de manifestações comerciais, que reflectem a dinâmica urbana intensa e a vitalidade económica do Xiquelene. As atividades comerciais distribuem-se de maneira heterogênea, sendo encontradas tanto em lojas formais ao longo das principais vias (como a Estrada Circular e outras ruas estruturantes), como em formas informais, incluindo barracas improvisadas, comércio ambulante e pontos de venda instalados dentro dos próprios lotes residenciais.

Um dos principais elementos geradores dessa concentração comercial é o terminal rodoviário do Xiquelene, que funciona como polo articulador de fluxos de pessoas e veículos. A partir dele, desenvolvem-se corredores comerciais espontâneos ao longo das vias adjacentes, onde se observa uma transição entre diferentes níveis de formalidade do comércio.

As actividades comerciais podem ser classificadas em três grandes grupos:

1. Comércio Formal

Representado por lojas estruturadas, muitas vezes construídas em alvenaria, geralmente localizadas nas ruas de maior circulação. Estas lojas operam de forma mais estável, sendo voltadas à venda de produtos diversos, desde vestuário e eletrodomésticos até produtos de conveniência. A maioria concentra-se nas imediações do terminal e nas frentes voltadas para as vias principais.



Figura 15 - Comércio Intenso ao longo duma rua
Fonte: O autor



Figura 16 - Comércio Informal ao longo da via e nas proximidades do terminal
Fonte: O autor

2. Comércio de Rua (Ambulante)

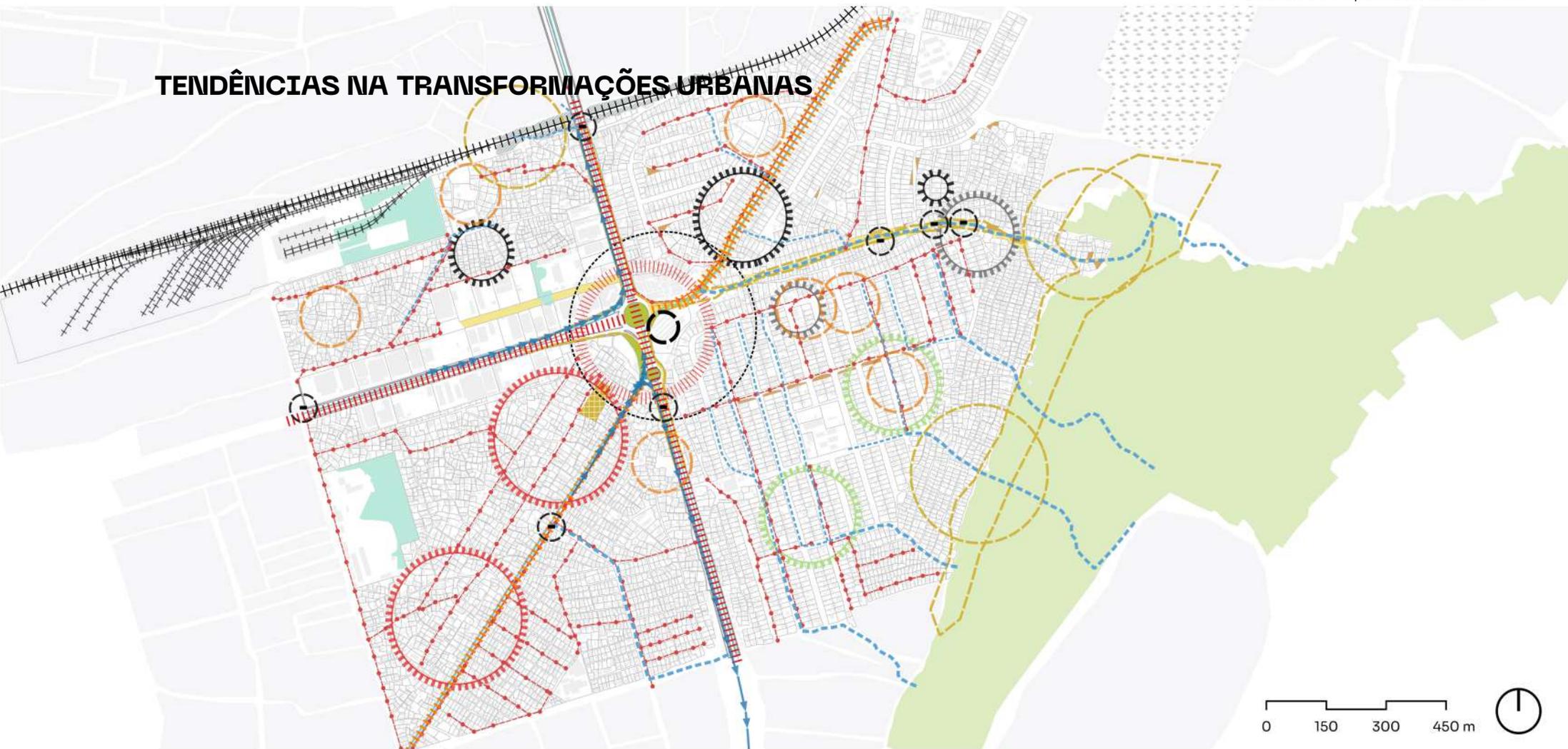
Trata-se de uma modalidade altamente flexível e adaptável, composta por vendedores que montam e desmontam suas bancas ou usam carrinhos, caixas ou estruturas móveis. Esse comércio ocupa passeios, entradas de ruas e até faixas de rodagem, dependendo da movimentação e da procura diária. É uma forma de actividade fundamental para o sustento de muitas famílias, mas que contribui para o congestionamento e o conflito de usos no espaço público.

3. Comércio em Barracas e no Interior do Bairro

Essas estruturas são geralmente construídas com materiais precários (chapas metálicas, madeira ou lonas), e estão dispersas dentro dos bairros residenciais ou próximas ao terminal. Funcionam como pontos de venda de produtos de primeira necessidade, bebidas, comida pronta e recargas de telefone. Muitas dessas barracas são anexas às casas dos próprios vendedores, o que revela a sobreposição entre espaço de moradia e trabalho.

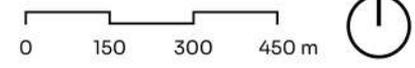
A compreensão dessa estrutura comercial diversificada é essencial para o desenvolvimento de propostas de requalificação que respeitem e organizem as práticas existentes, através da criação de espaços comerciais apropriados — **como praças lineares comerciais, requalificação do mercado existente, zonas de permanência e espaços multifuncionais** — que integrem formalidade e informalidade de forma segura, acessível e funcional.

TENDÊNCIAS NA TRANSFORMAÇÕES URBANAS



- | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------------------|--|--------------------------------|--|--|--|-----------------------------|--|---|
| | Nó Atrator de Mobilidade | | Lote | | Verde natural ao longo da linha férrea | | Foco de comércio | | Via Ferrea |
| | Lotes com geometria regular | | Edifícios | | Verde Urbano Privado | | Comercio de rua | | Vias principais de mobilidade automovel |
| | Lotes com geometria irregular | | Área verde como espaço público | | Espaço público | | Lixo | | Dreinação natural |
| | Lotes Subdivididos | | Area inundavel | | Espaço público de rua | | Tendência de adição de casa | | Dreinação ao longo da via |
| | Lotes com potencial para subdivisão | | Zona agricola | | Laser ligado ao Desporto | | | | |

PROBLEMAS (CARÊNCIAS)



- Drenagem deficiente/inexistente
- Recolha precária de resíduos sólidos
- Comércio como catalisador de produção de resíduos sólidos
- Desaparecimento da vegetação;
- Ocupação orgânica da área;

- Comércio informal que dificulta o trânsito rodoviário da área
- Ocupação de áreas propensas a inundação
- Terminal rodoviário de Xiquelene
- Terminal em más condições

- Problema de trânsito durante a chegada e saída do terminal.

- Carências de espaços públicos planejados para recreio e lazer

- Ocupação orgânica da área;
- Ocupação desproporcional do terreno
- Carência de regularização do terreno

- Desaparecimento da vegetação;
- Espaços naturais ameaçados.

PROBLEMAS (CARÊNCIAS)



Figura 17 - Congestionamento à saída do terminal rodoviário
Fonte: O autor



Figura 18 - Comércio informal ao longo do passeio à saída do terminal.
Fonte: O autor



Figura 19 - Deposição de resíduos sólidos na rua.
Fonte: O autor



Figura 20 - Comércio informal intenso nas bermas da via.
Fonte: O autor



POTENCIALIDADES



-  Nó Atrator de Mobilidade
-  Potencial de desenvolvimento agrícola
-  Potencial de desenvolvimento de um comércio ligado a rua
-  Potencial de regeneração vegetal das áreas naturais

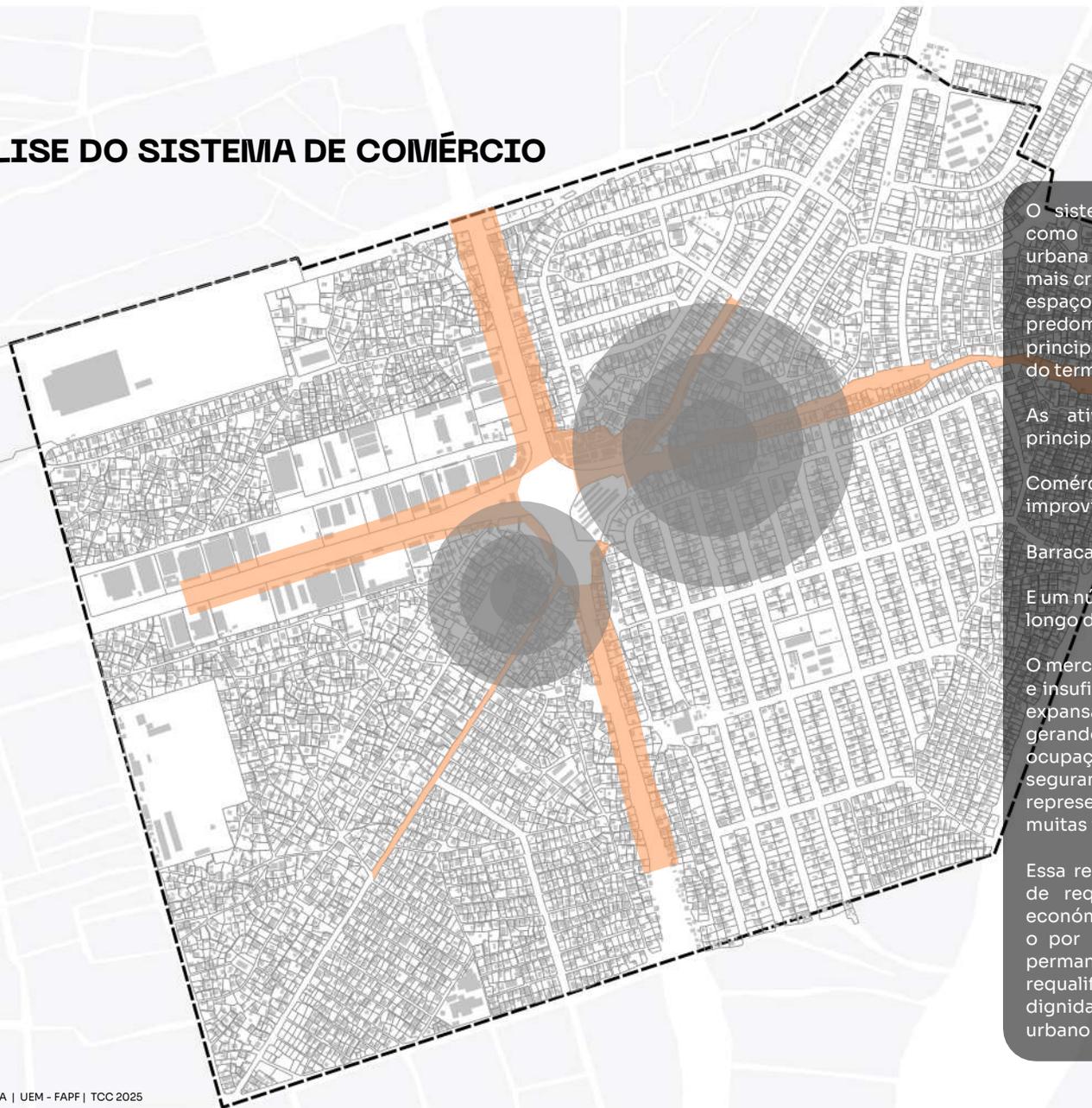
+ Transformar a área num ponto de referência a nível da cidade

Desenvolvimento de um sistema de drenagem aliado a agricultura

+ Potencial de desenvolvimento de uma centralidade urbana independente

+ Potencial de desenvolvimento de actividades lazer ligada as áreas naturais

ANÁLISE DO SISTEMA DE COMÉRCIO



O sistema de comércio no Xiquelene apresenta-se como uma das principais expressões da vitalidade urbana da zona, mas também como um dos elementos mais críticos no que se refere à organização e ao uso do espaço público. Trata-se de um comércio predominantemente informal, distribuído ao longo das principais vias, bermas, passeios e no entorno imediato do terminal rodoviário.

As atividades comerciais manifestam-se em três principais formas:

Comércio ambulante, com bancas móveis ou improvisadas sobre o passeio;

Barracas informais, muitas vezes anexadas a residências;

E um número reduzido de lojas formais, concentradas ao longo dos eixos mais estruturados.

O mercado existente, embora funcional, está degradado e insuficiente para atender à demanda, o que resulta na expansão desordenada do comércio para as ruas, gerando conflitos com o trânsito e os pedestres. Essa ocupação não-planeada compromete a mobilidade, a segurança e a estética urbana, ao mesmo tempo em que representa um importante meio de subsistência para muitas famílias locais.

Essa realidade evidencia a necessidade de estratégias de requalificação urbana que reconheçam o valor econômico e social do comércio informal, organizando-o por meio de praças comerciais lineares, zonas de permanência com infraestrutura básica, e a requalificação do mercado existente, promovendo dignidade, funcionalidade e integração ao tecido urbano formal.



ANÁLISE DO SISTEMA DE COMÉRCIO

COMERCIO NAS BERMAS

Ocupação informal das laterais das vias por vendedores ambulantes e pequenas bancas. Essa prática, embora vital para a economia local, compromete a mobilidade de veículos e pedestres, além de gerar conflitos de uso do espaço público. A falta de ordenamento contribui para situações de insegurança e desorganização urbana.

MERCADO A REQUALIFICAR

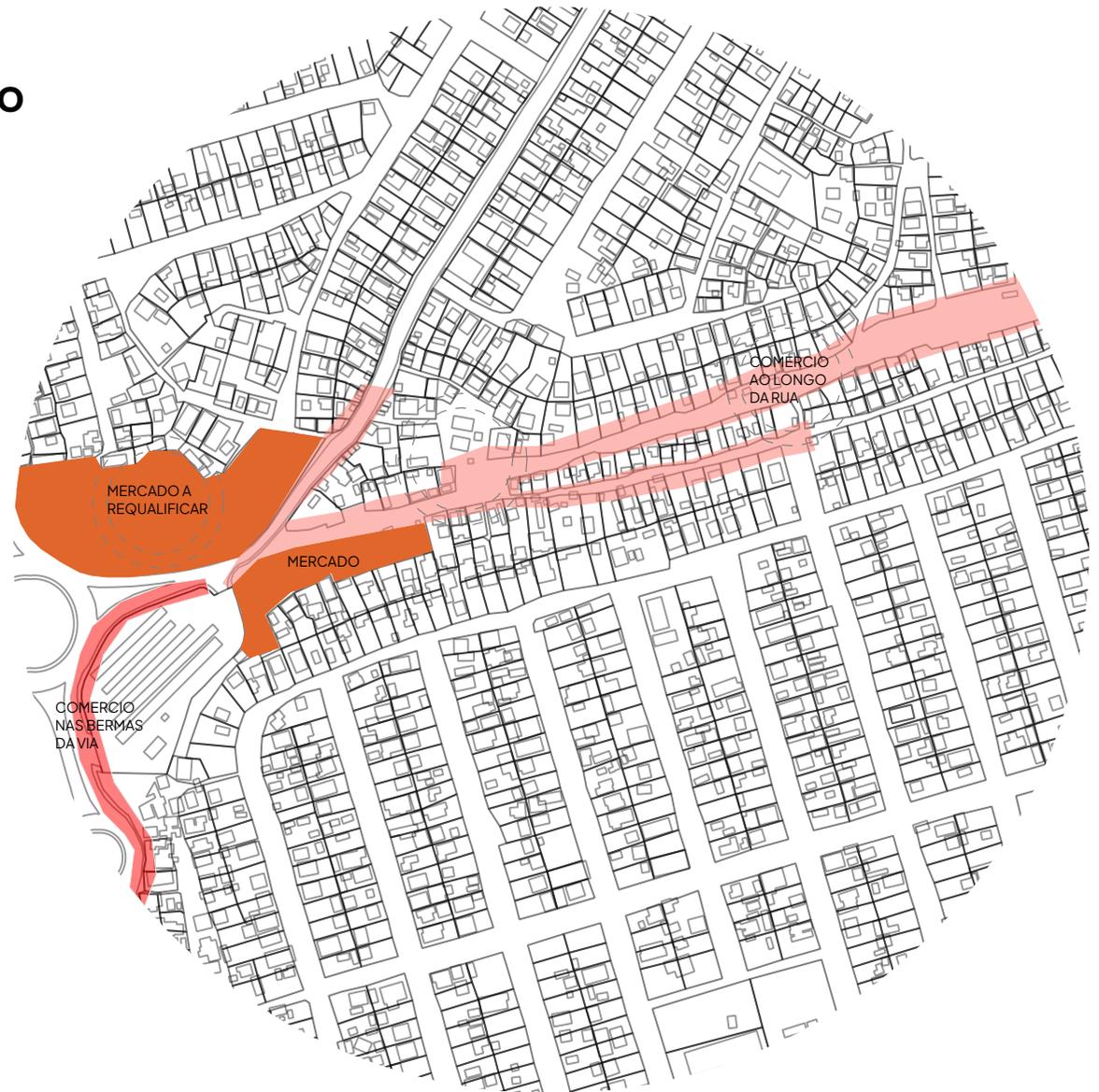
Trata-se do principal espaço de comércio formal da zona, atualmente em estado degradado e sem infraestrutura adequada. O mercado carece de organização interna, áreas cobertas, sanitários funcionais, gestão de resíduos e acessibilidade. Sua requalificação é essencial para acolher parte do comércio informal disperso e criar um núcleo estruturado de atividade econômica local.

MERCADO

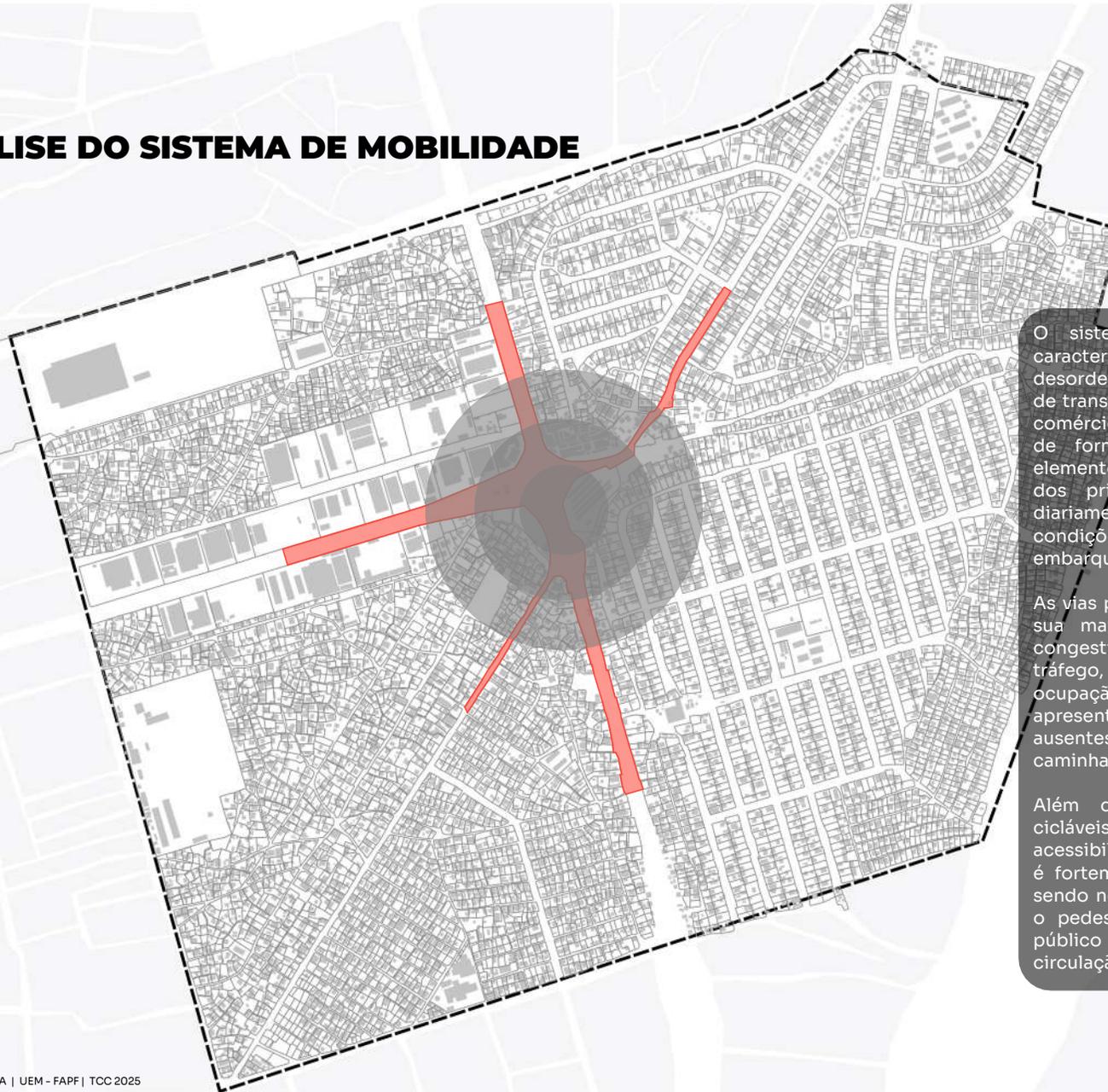
O mercado existente é um importante ponto de encontro entre comerciantes e consumidores, desempenhando papel central na dinâmica econômica da zona. Contudo, o espaço encontra-se saturado e subdimensionado em relação à demanda, o que força a expansão desordenada do comércio para o exterior e para áreas informais.

COMERCIO AO LONGO DA RUA

É caracterizado pela presença de vendedores e pequenas lojas que ocupam fachadas, passeios e até a própria rua, criando um corredor comercial espontâneo. Esta configuração, embora dinâmica, dificulta a circulação e compromete a qualidade do espaço público. A proposta de requalificação deverá integrar esta realidade ao desenho urbano, criando uma **praça linear comercial** e zonas de permanência mais organizadas.



ANÁLISE DO SISTEMA DE MOBILIDADE



O sistema de mobilidade no Xiquelene é caracterizado por uma circulação intensa, desordenada e conflituosa, onde diferentes modos de transporte — como chapas, mototáxis, peões e comércio ambulante — disputam o espaço urbano de forma simultânea. O terminal rodoviário, elemento central da dinâmica urbana local, é um dos principais geradores de fluxo, atraindo diariamente milhares de usuários, mas opera em condições precárias e sem estrutura adequada de embarque, desembarque e espera.

As vias principais encontram-se pavimentadas em sua maioria, no entanto, são frequentemente congestionadas devido à falta de organização do tráfego, estacionamentos improvisados e ocupação informal das bermas. As vias secundárias apresentam dimensões reduzidas, calçadas ausentes ou degradadas, o que compromete a caminhabilidade e a segurança dos pedestres.

Além disso, há ausência de infraestruturas cicláveis, sinalização deficiente e baixa acessibilidade universal. A mobilidade no território é fortemente influenciada por fatores informais, sendo necessária uma reestruturação que priorize o pedestre, reorganize os fluxos de transporte público e privado e qualifique os espaços de circulação de forma integrada ao tecido urbano.



ANÁLISE DO SISTEMA DE MOBILIDADE

TRÂNSITO CONDICIONADO A CHEGADA E SAÍDA DO TERMINAL

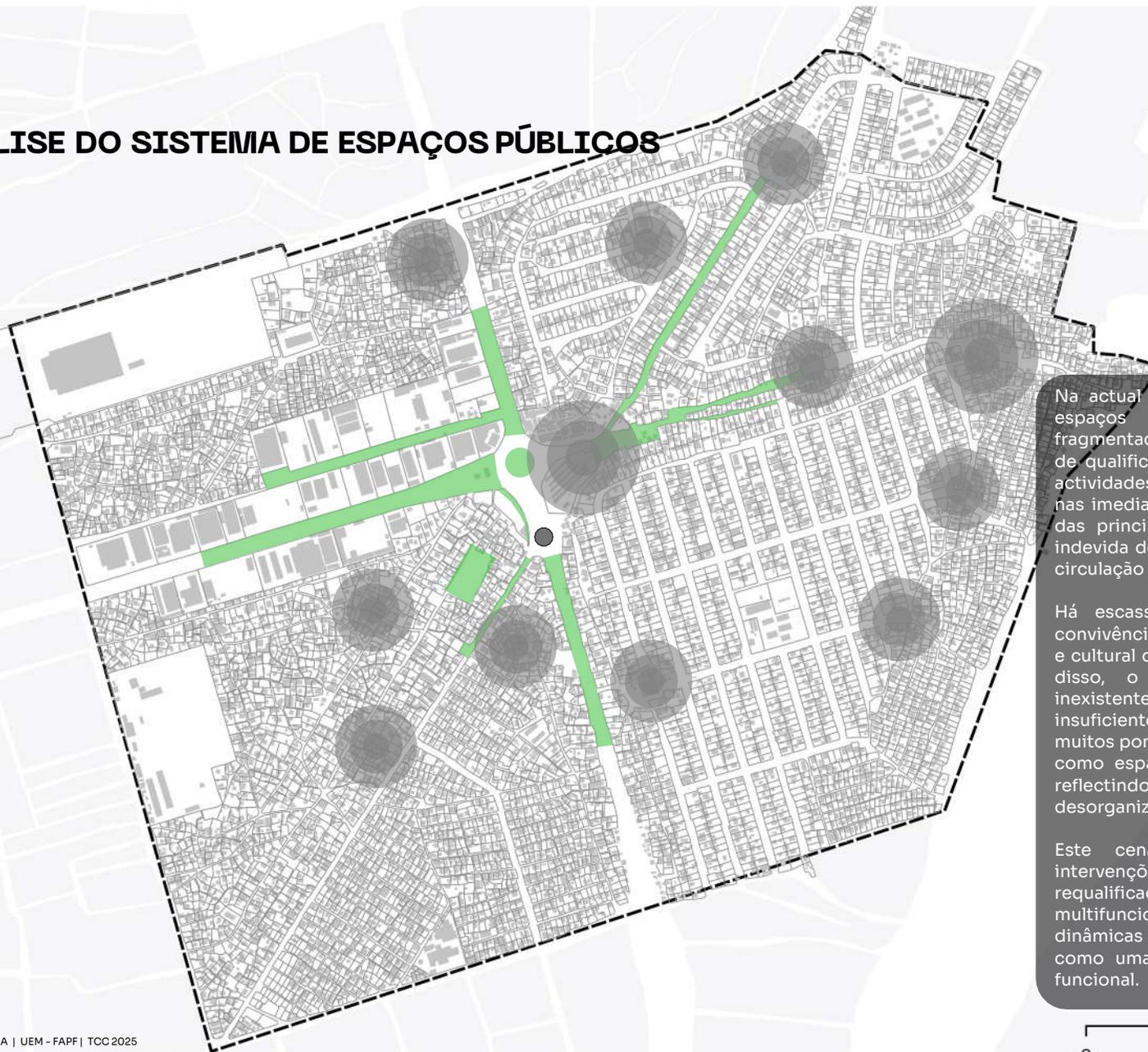
A mobilidade na zona do Xiquelene é fortemente influenciada pelo funcionamento do terminal rodoviário. Os horários de pico coincidem com períodos de chegada e saída de veículos de transporte semicolectivo (“chapas”), provocando congestionamentos frequentes nas vias principais. A ausência de zonas específicas para embarque e desembarque, aliada à presença do comércio informal, agrava a desorganização e reduz a fluidez do tráfego. Esta situação exige uma intervenção urbana que reestruture os fluxos e qualifique os acessos ao terminal.

TERMINAL RODOVIÁRIO

O terminal rodoviário do Xiquelene é um dos principais polos de transporte da cidade de Maputo, com forte influência sobre o quotidiano local. Serve como ponto de ligação entre o centro da cidade e os bairros periféricos, concentrando grande fluxo de passageiros, veículos e comerciantes. No entanto, a infraestrutura actual é limitada, carecendo de espaços adequados para espera, circulação de veículos, acessibilidade e integração com o espaço urbano adjacente. Sua requalificação é estratégica para melhorar a mobilidade e o ordenamento do comércio na área.



ANÁLISE DO SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS



Na actual configuração urbana do Xiquelene, os espaços públicos apresentam-se de forma fragmentada, subdimensionada e com baixo grau de qualificação. A intensa pressão exercida pelas actividades comerciais informais, principalmente nas imediações do terminal rodoviário e ao longo das principais vias, tem provocado a ocupação indevida de passeios e bermas, comprometendo a circulação pedonal e a permanência.

Há escassez de áreas de lazer, descanso e convivência adequadas, o que limita a função social e cultural dos espaços públicos no território. Além disso, o mobiliário urbano é praticamente inexistente ou deteriorado, e a arborização é insuficiente para garantir conforto ambiental. Em muitos pontos, as ruas funcionam simultaneamente como espaço de trânsito, comércio e encontro, reflectindo um uso misto não-planeado e desorganizado do espaço coletivo.

Este cenário evidencia a necessidade de intervenções que promovam a recuperação, requalificação e criação de espaços públicos multifuncionais, capazes de responder às dinâmicas locais e reforçar o papel do Xiquelene como uma centralidade urbana viva, inclusiva e funcional.



ANÁLISE DO SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS

USO DE RUAS COMO ESPAÇOS PÚBLICOS

No Xiquelene, as ruas ultrapassam a sua função tradicional de vias de circulação e transformam-se em verdadeiros espaços públicos multifuncionais. São apropriadas pela comunidade como locais de comércio, socialização, espera, convívio e até celebrações culturais e religiosas. Essa prática reflete a ausência ou insuficiência de praças e áreas formais de lazer, obrigando os habitantes a resignificar o espaço viário. Embora revele a vitalidade urbana do lugar, esse uso simultâneo — por veículos, peões e actividades comerciais — também acarreta conflitos e riscos. A proposta de requalificação deve reconhecer este uso espontâneo, mas reorganizá-lo com segurança, conforto e estrutura, por meio da criação de zonas partilhadas, passeios ampliados, praças lineares e mobiliário urbano adequado.



ANALISE DO SISTEMA DE HABITAÇÃO



O sistema habitacional na zona do Xiquelene é caracterizado por uma ocupação predominantemente informal e autoconstruída, reflectindo o crescimento urbano espontâneo que moldou a morfologia da zona ao longo das últimas décadas. As habitações variam em **tipologia, materialidade e padrão construtivo**, sendo comuns as construções em alvenaria simples, por vezes com anexos improvisados ou em chapas metálicas.

Observa-se uma **morfologia irregular dos lotes, marcada por fragmentações, sobreposição de usos (habitação e comércio no mesmo lote) e construções encostadas aos limites do terreno**, sem respeitar recuos mínimos. Essa situação tem contribuído para a dificuldade de ventilação, insolação, acessibilidade e drenagem, além de agravar os riscos em áreas sujeitas a inundações.

Há também uma tendência crescente de adição de casas dentro dos mesmos lotes, motivada por arrendamento informal, crescimento familiar e carência de alternativas habitacionais. Essa densificação não planeada pressiona ainda mais a infraestrutura urbana existente e reduz a qualidade de vida no interior dos bairros.

Apesar das limitações físicas, o tecido habitacional do Xiquelene revela fortes vínculos sociais e uma identidade comunitária consolidada, o que reforça a importância de propostas de requalificação sensíveis ao contexto, que não promovam deslocamentos forçados, mas sim estratégias de reparcelamento, orientação construtiva e integração com os eixos urbanos formais.



ANALISE DO SISTEMA DE HABITAÇÃO

MORFOLOGIA IRREGULAR DOS LOTES

A malha fundiária da zona do Xiquelene apresenta uma morfologia predominantemente irregular, resultado de processos de ocupação espontânea e crescimento não planejado. Observa-se uma grande diversidade nas formas, tamanhos e orientações dos lotes, o que dificulta a implementação de infraestrutura urbana eficiente e o ordenamento das construções. Essa fragmentação compromete a legibilidade do tecido urbano, a acessibilidade e a articulação entre os espaços públicos e privados. No entanto, também revela uma lógica interna de apropriação do espaço, que deve ser considerada em propostas de reparcelamento e desenho urbano mais coerente com a realidade local.

TENDÊNCIA DE ADIÇÃO DE CASAS

Uma característica marcante do crescimento urbano no Xiquelene é a tendência contínua de adição de novas habitações dentro de lotes já ocupados. Essa prática, geralmente informal e não regulamentada, é motivada pelo aumento demográfico, pela necessidade de geração de renda através de arrendamento e pelo uso intensivo do solo. Como consequência, há uma crescente densificação interna dos quarteirões, frequentemente sem respeito ao recuo, ventilação, insolação ou acesso adequado. Essa sobreposição construtiva intensifica os desafios urbanos, exigindo estratégias que articulem regularização fundiária, orientação construtiva e planejamento participativo com os moradores.



SÍNTESE



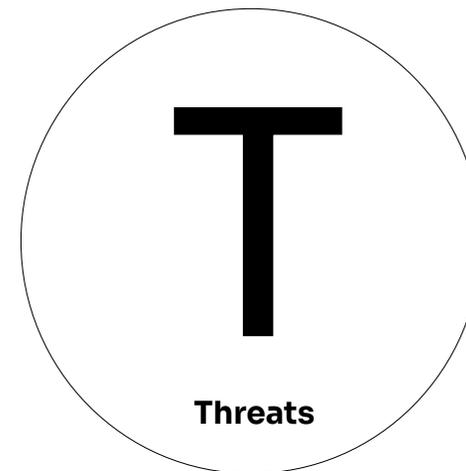
- Localização estratégica
- Presença de comércio activo
- Vias em sua maioria pavimentadas
- Espaços verdes com potencial paisagístico e ambiental



- Mobilidade comprometida
- Parcelamento irregular do solo
- Déficit de infraestrutura pública de apoio
- Ocupação de áreas de risco



- Requalificação urbana integrada
- Aproveitamento dos espaços verdes existentes
- Regularização fundiária e reestruturação viária



- Continuidade da ocupação informal
- Resistência de comerciantes informais
- Crescimento populacional desordenado

ASPECTOS LEGAIS

PLANO DE ESTRUTURA URBANA DO MUNICÍPIO DE MAPUTO (PEUMM)

O que é o Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo?

O Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo (PEUMM), elaborado nos anos 2010–2011 com apoio internacional (incluindo da Cooperação Alemã – GIZ), é um instrumento estratégico de planeamento urbano que define as directrizes de crescimento, infraestrutura, uso do solo e ordenamento do território na cidade de Maputo. Ele foi criado para orientar o desenvolvimento da cidade até 2035, enfrentando os desafios do crescimento populacional, urbanização informal e falta de infraestrutura.

Principais objetivos do PEUM

- Controlar e organizar o crescimento urbano;
- Estruturar o território em torno de centralidades urbanas;
- Promover uma cidade policêntrica e mais equilibrada;
- Integrar as áreas formais e informais com infraestrutura básica e equipamentos públicos;
- Articular o sistema de transportes e mobilidade urbana;
- Preservar os recursos naturais e zonas de risco.

Centralidades no PEUM

O plano propõe uma estrutura policêntrica, com várias centralidades urbanas, entre elas:

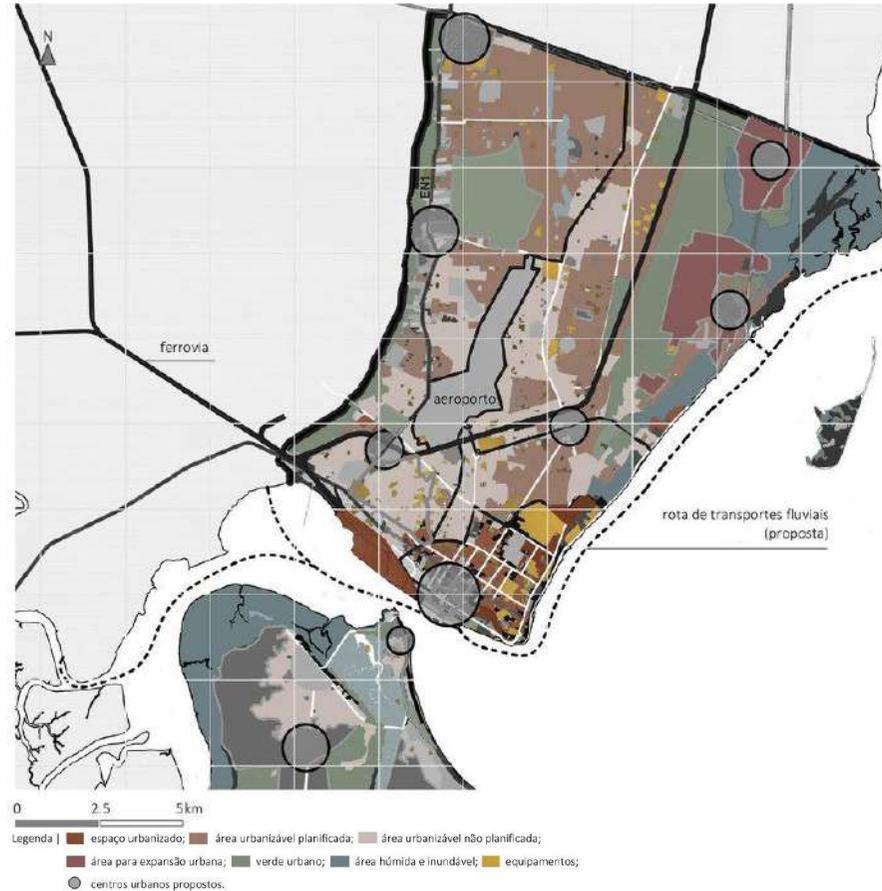
- Baixa de Maputo (centralidade primária);
- Zimpeto, Magoanine, Hulene e **Xiquelene** como centralidades secundárias ou emergentes;
- Propõe-se descentralizar serviços e comércio, para reduzir a pressão sobre o centro tradicional.

Xiquelene é reconhecido no plano como uma **centralidade funcional e estratégica**, sendo um polo de **transporte, comércio e habitação**.

ASPECTOS LEGAIS

PLANO DE ESTRUTURA URBANA DO MUNICÍPIO DE MAPUTO (PEUMM)

O **Xiquelene**, já identificado pelo Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo (**PEUMM**) como uma centralidade emergente, desempenha um papel estratégico no ordenamento do território da cidade. No entanto, a ausência de intervenções estruturantes e a expansão urbana desordenada comprometem seu potencial. Assim, este trabalho propõe uma requalificação alinhada com os princípios do **PEUMM**, reforçando a função central do bairro e promovendo uma integração mais equilibrada com o restante da cidade.



ASPECTOS LEGAIS

PLANO DE ESTRUTURA URBANA DO MUNICÍPIO DE MAPUTO (PEUMM)

Centralidades Secundárias

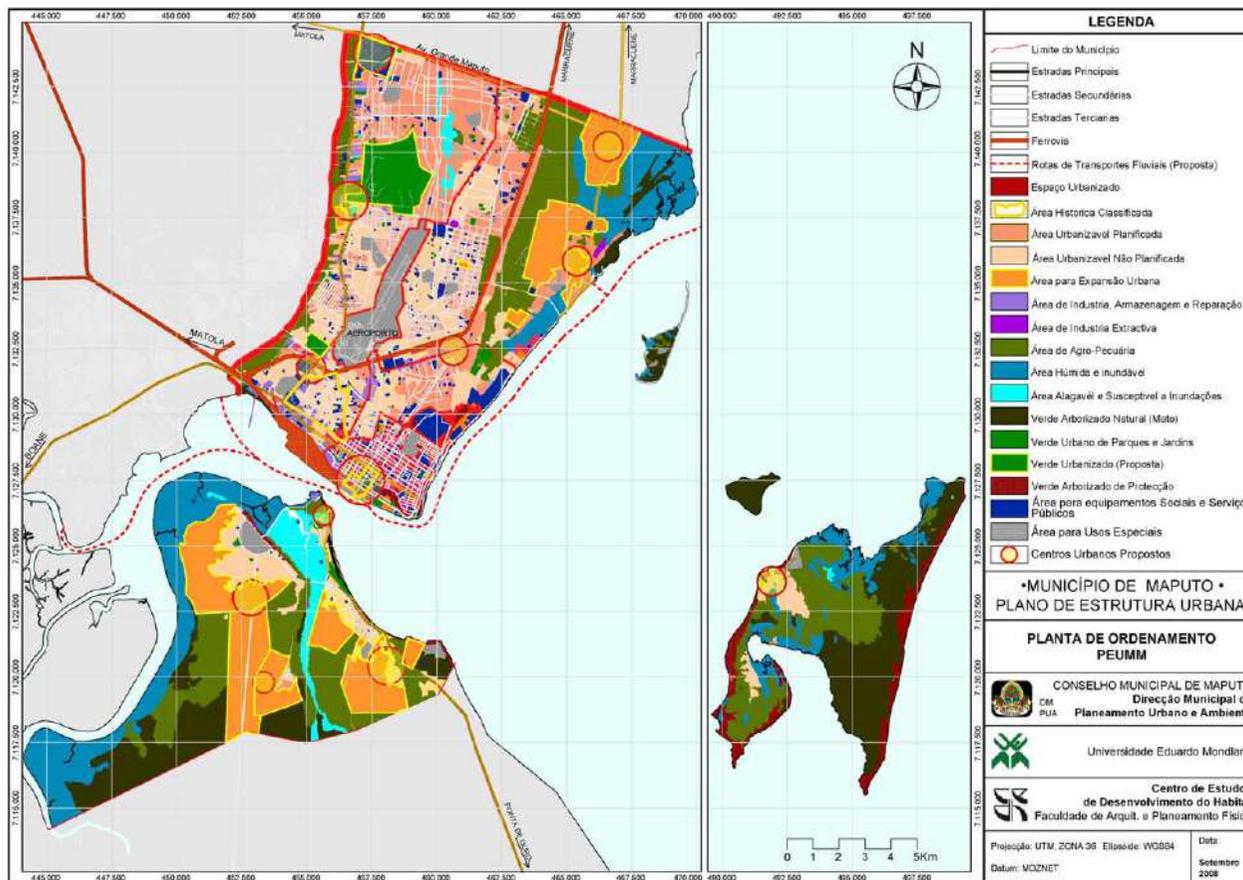
Distribuídas nos bairros periféricos, incluem zonas como Zimpeto, Magoanine, Hulene e **Xiquelene**.

São definidas para descongestionar o Centro Histórico, promovendo equilíbrio metropolitano e acesso mais próximo a serviços e equipamentos.

Xiquelene como Centralidade Secundária Emergente

O PEUMM reconhece Xiquelene como uma zona com **forte atividade econômica e potencial** para melhorar estrutura urbana, infraestrutura e mobilidade.

O **PEUMM** sustenta a necessidade de consolidar um sistema policêntrico em Maputo, com centralidades secundárias nos arredores do Centro Histórico. O Xiquelene, reconhecido como polo emergente, ainda carece de infraestrutura, organização do espaço público e ordenamento do comércio. O presente projeto propõe intervenções alinhadas com as diretrizes do PEUM, organizando a mobilidade, equipando o espaço urbano e apoiando a economia local, consolidando o Xiquelene como uma centralidade urbana funcional, sustentável e integrada.



ASPECTOS LEGAIS

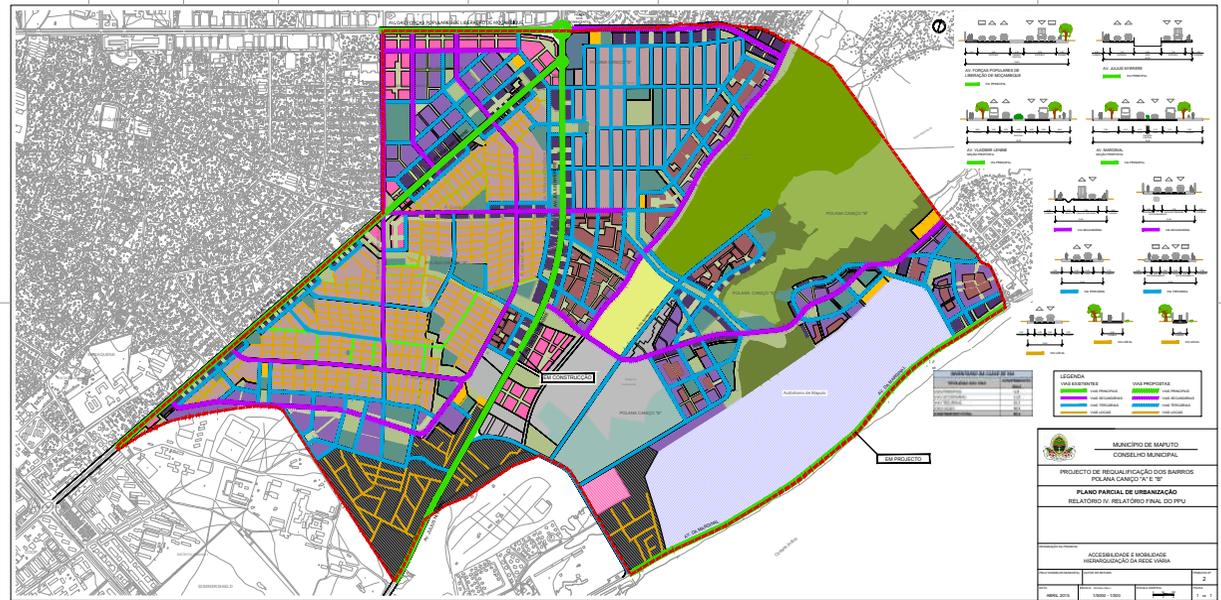
PLANO PARCIAL DE URBANIZAÇÃO (PPU) da POLANA CANIÇO "A" E "B"

O Plano Parcial de Urbanização (PPU) dos bairros Polana Caniço A e B, elaborado pelo Conselho Municipal da Cidade de Maputo, prioriza diversas intervenções com o objectivo de requalificar e organizar o espaço urbano dessas áreas. As principais ações previstas no PPU incluem:

Reorganização do Uso do Solo: O plano estabelece zonas específicas para diferentes usos, como áreas residenciais, comerciais, de serviços e espaços públicos, visando uma ocupação mais ordenada e funcional do território.

Melhoria da Infraestrutura Viária: Prevê-se a criação e reabilitação de vias de diferentes hierarquias (principais, secundárias, terciárias e locais), com dimensões adequadas para garantir acessibilidade e mobilidade eficientes dentro dos bairros.

Desenvolvimento de Equipamentos Sociais: O PPU destina áreas para a implantação de equipamentos públicos essenciais, como escolas, unidades de saúde e espaços de lazer, promovendo o bem-estar da comunidade.



'4

TCC 2024-2025

CASOS DE ESTUDO

Centralidade de Magoanine
Centralidade de Zimpeto
Centralidade de Benfica
Referências Projectuais

Quarto
Capitulo.



CASOS DE ESTUDO

CENTRALIDADES URBANAS EMERGENTES EM MAPUTO

No contexto urbano da cidade de Maputo, zonas como **Magoanine, Zimpeto e Benfica** têm-se afirmado como centralidades urbanas secundárias, sendo áreas estratégicas para a expansão e estruturação do território conforme delineado pelo Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo (**PEUMM**).

Magoanine

Caracteriza-se por um crescimento habitacional expressivo, sendo um dos principais destinos da expansão urbana informal.

Apresenta **dinâmicas comerciais locais e estruturas de serviços em consolidação**, com conectividade viária crescente.

O bairro é marcado pela fragmentação dos lotes e pela diversidade construtiva, revelando grande potencial de requalificação urbana e ordenamento do uso do solo.

Zimpeto

Destaca-se como **centralidade metropolitana por concentrar equipamentos de escala regional**, como o Estádio Nacional do Zimpeto.

É servido por corredores viários importantes, como a N1, e integra redes formais de transporte e comércio estruturado.

Apesar disso, ainda enfrenta desafios de infraestrutura urbana básica, **acessibilidade e organização do espaço público**.

Possui forte **vocação mista**, combinando habitação, comércio, serviços e mobilidade intermunicipal.

Benfica

Tradicionalmente é um bairro de transição entre Maputo e Matola, o que lhe confere um papel logístico e comercial estratégico.

Apresenta maior grau de infraestrutura e parcelamento regularizado, com presença marcante de comércio formal e instituições públicas.

O tecido urbano está relativamente consolidado, com densidade funcional crescente, o que contribui para sua definição como uma centralidade intermediária consolidada.

CASOS DE ESTUDO

MAGOANINE

Localização e acessibilidade:

Situado a nordeste da cidade, Magoanine é uma zona periférica em rápida expansão, com acessos pela Avenida de Moçambique e outras vias secundárias que o conectam a zonas como Zimpeto, Hulene e outros bairros da Matola.

Função urbana:

É uma zona residencial em crescimento, com áreas de comércio informal emergente, mercados locais e uma crescente presença de serviços básicos (escolas, unidades sanitárias, igrejas). Apesar de carecer de infraestrutura urbana consolidada, sua densidade populacional e expansão fazem dela uma centralidade em formação.

Papel como centralidade:

Magoanine funciona como uma centralidade em desenvolvimento, polarizando a demanda habitacional e estimulando uma ocupação urbana intensa, embora muitas vezes de forma desordenada. Sua consolidação como centralidade depende de melhorias em infraestrutura e mobilidade.

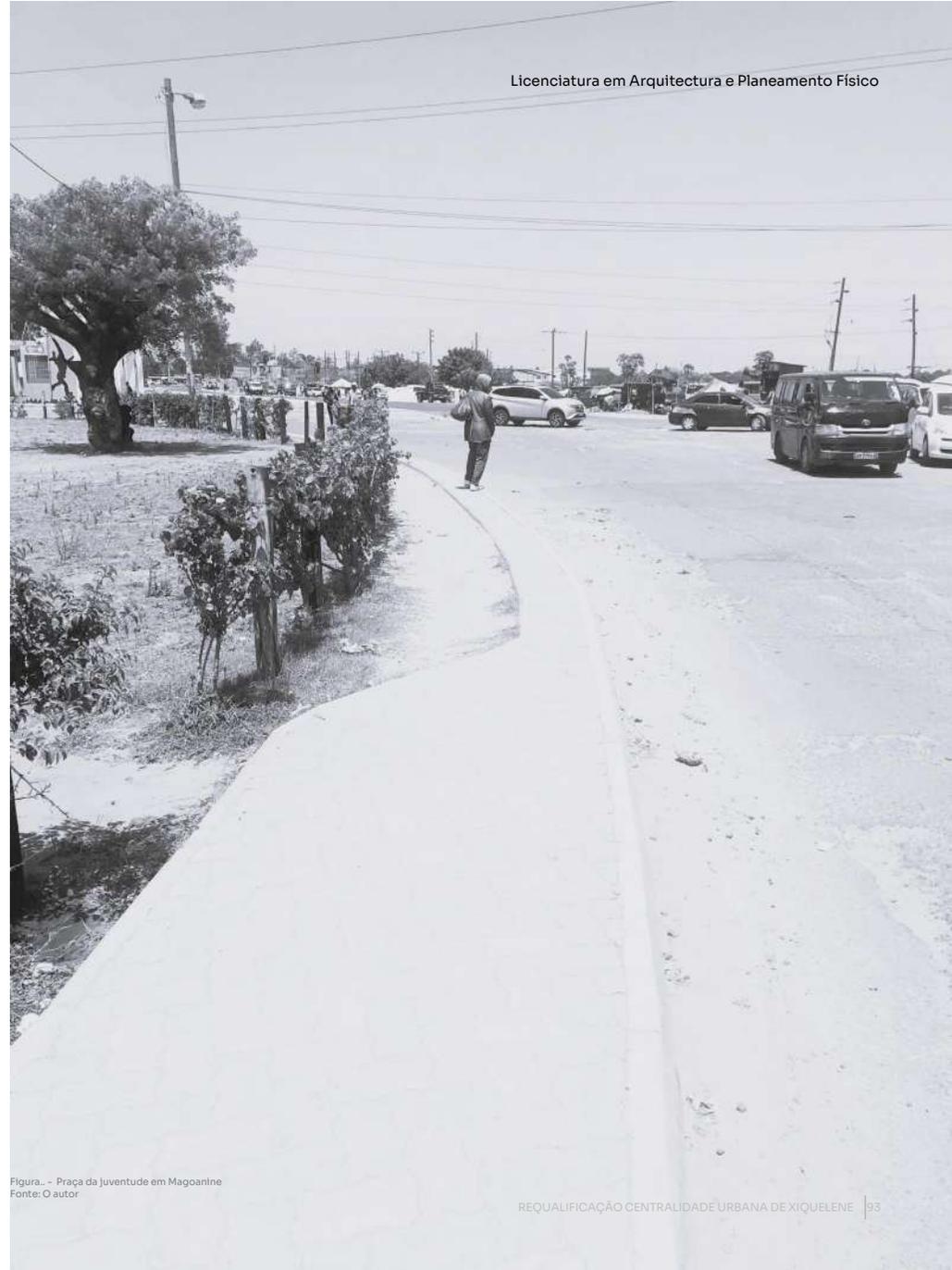


Figura. - Praça da Juventude em Magoanine
Fonte: O autor

MAGOANINE



MAGOANINE

A zona de Magoanine destaca-se na malha urbana da cidade de Maputo como uma centralidade periférica em expansão, cuja relevância tem crescido à medida que o tecido urbano se estende para além dos limites históricos do centro. Com características híbridas entre o urbano consolidado e o informal emergente, Magoanine constitui-se como um importante polo funcional e residencial, atraindo novos moradores, actividades económicas e serviços.

Assim como o Xiquelene, Magoanine apresenta forte presença de comércio informal, densa ocupação habitacional e uma infraestrutura urbana limitada. Contudo, diferencia-se pelo seu papel crescente como zona de transição e articulação metropolitana, sendo atravessada por vias estruturantes e integrando corredores de mobilidade urbana relevantes.



CASOS DE ESTUDO



<https://www.tvn.co.mz/novosite/2020/06/20/grossista-do-zimpeto-encerra-segunda-feira-para-reorganizacao/>



<https://clicisamoambique.com/news/zimpeto-maputo-wholesale-market-may-close-from-tomorrow-noticias-163317/>

ZIMPETO

Localização e acessibilidade:

Zimpeto está localizado ao longo da EN1, principal eixo viário que liga Maputo ao norte do país. Esta posição estratégica proporciona forte conectividade, especialmente com transportes colectivos intermunicipais e interurbanos.

Função urbana:

Abriga o Estádio Nacional do Zimpeto, centros comerciais, mercados de grande escala e áreas residenciais. Também possui importantes equipamentos sociais e comerciais, que atraem população de bairros vizinhos e de outras cidades próximas.

Papel como centralidade:

Zimpeto pode ser caracterizado como uma centralidade consolidada, uma vez que desempenha um papel importante na articulação metropolitana. Sua infraestrutura de transporte, o movimento diário de pessoas e a diversidade de usos do solo reforçam seu papel como nó urbano estratégico.

ZIMPETO



0 150 300 450 m



QUELENYA

ZIMPETO

A zona do Zimpeto, localizada na periferia norte da cidade de Maputo, constitui uma centralidade urbana emergente, marcada por intensa actividade económica, grandes equipamentos públicos e uma malha urbana em expansão. A presença de infraestruturas como o Estádio Nacional do Zimpeto, o mercado grossista e os acessos pela Estrada Circular de Maputo conferem à zona um papel estratégico na organização do território.

Diferente do Xiquelene, cuja centralidade se estrutura a partir de dinâmicas informais e históricas, o Zimpeto tem recebido intervenções públicas e investimentos estruturantes, que reforçam sua condição de centralidade funcional metropolitana. O comércio local, os serviços de transporte intermunicipal e a oferta de habitação informal coexistem com grandes equipamentos e com a presença crescente de loteamentos formais.



CASOS DE ESTUDO

BENFICA

Localização e acessibilidade:

Situada ao longo da Avenida de Moçambique, Benfica possui uma localização privilegiada entre o centro da cidade e a periferia norte. Tem forte ligação com zonas como Hulene, Laulane, Zimpeto e a própria cidade da Matola.

Função urbana:

Benfica se destaca pelo seu forte comércio formal e informal, mercados movimentados (como o Mercado de Benfica), oficinas, serviços de transporte e infraestruturas de apoio como escolas, clínicas e instituições religiosas. Também possui uma densidade populacional significativa.

Papel como centralidade:

Benfica é uma centralidade multifuncional, que combina residência, comércio e serviços. Sua capacidade de atrair fluxos diários e organizar o entorno urbano confere-lhe importância estratégica dentro da rede urbana de Maputo.



<https://verdade.co.mz/pontos-de-sobrevivencia/>



<https://visao.pt/atuallidade/mundo/2023-11-02-milhares-continuam-nas-ruas-de-maputo-a-perguntar-mas-quem-ganhou-as-eleicoes/>

BENFICA



BENFICA

O bairro do Benfica, situado na zona sudoeste da cidade de Maputo, representa uma centralidade urbana consolidada, com uma função estratégica no corredor que liga a capital aos distritos de Marracuene e Boane, através da **EN1 (Estrada Nacional Nº 1)**. Benfica caracteriza-se por uma forte presença comercial, com mercados formais e informais, lojas, serviços e actividades industriais de pequena e média escala.

Ao contrário do Xiquelene, cuja centralidade emergiu principalmente a partir de dinâmicas locais e informais, Benfica combina a vitalidade popular com certo grau de formalização urbana, incluindo loteamentos mais regulares, serviços públicos e equipamentos urbanos. Sua localização próxima a uma das principais entradas da cidade confere-lhe um papel de porta de acesso e distribuição de fluxos regionais, tanto de pessoas quanto de mercadorias.



REFERÊNCIAS PROJECTUAIS

MASDAR CITY MASTER PLAN

O projecto urbano da **cidade de Masdar**, nos Emirados Árabes Unidos, emerge como uma referência paradigmática de inovação no enfrentamento dos desafios contemporâneos da urbanização. Planeada com uma visão futurista, Masdar propõe soluções ousadas para questões cruciais como mobilidade sustentável, acessibilidade universal e a humanização do espaço urbano. Ao investir numa infraestrutura de transporte totalmente integrada, baseada em sistemas automatizados e energias limpas, e ao priorizar a escala do pedestre em detrimento da hegemonia do automóvel, Masdar materializa um urbanismo que coloca o ser humano no centro das decisões projectuais.

A escolha desta referência se justifica não pela replicação literal de seus elementos de alta tecnologia, mas pelo princípio orientador que a sustenta: **a busca por centralidades mais inclusivas, acessíveis e sustentáveis**. A proposta de requalificação da centralidade do Xiquelene parte justamente da necessidade de repensar os espaços urbanos à luz da realidade local, incorporando soluções que valorizem a mobilidade activa, a apropriação colectiva das ruas e a criação de espaços públicos vivos.

Inspirar-se em Masdar é, portanto, reconhecer que mesmo em contextos socioeconómicos distintos, **o desenho urbano pode — e deve — ser uma ferramenta transformadora**, capaz de promover dignidade, eficiência e qualidade de vida para todos os cidadãos.

REFERÊNCIAS PROJECTUAIS

PROJECTO HABITACIONAL PÔR-DO-SOL

O Projecto Habitacional Pôr-do-Sol, concebido com base em princípios de urbanismo social, destaca-se como uma referência significativa pela sua estruturação em torno de um eixo pedonal central, que articula o bairro em função de um corredor de convivência. Esta directriz não apenas organiza os fluxos urbanos, mas sobretudo potencializa a vida comunitária e o uso colectivo do espaço público, resgatando o papel das ruas como lugares de encontro e pertença.

A valorização da mobilidade activa — por meio da caminhada e do uso da bicicleta — e a integração funcional dos espaços públicos ao dia a dia dos moradores demonstram uma abordagem urbana sensível às necessidades humanas e às dinâmicas sociais locais. É uma alternativa que rompe com modelos fragmentados e excludentes, promovendo proximidade, segurança e vitalidade urbana.

Ao trazer o exemplo do Pôr-do-Sol para o debate sobre a requalificação do Xiquelene, este TCC procura destacar a importância de estratégias projectuais que fortaleçam o tecido urbano a partir de soluções simples, porém eficazes, centradas na escala do pedestre, na criação de espaços compartilhados e na reconstrução da coesão social. Essa referência aponta caminhos viáveis e replicáveis para transformar zonas urbanas marginalizadas em verdadeiras centralidades vivas e acolhedoras.

REFERÊNCIAS PROJECTUAIS

MODELO DE HABITAÇÃO COLECTIVA

O modelo de **habitação colectiva em Moscovo**, desenvolvido especialmente no contexto soviético, representa uma resposta pragmática e ao mesmo tempo estratégica às exigências de alta densidade urbana. Estruturado a partir de edifícios multifamiliares organizados em malhas racionais, esse modelo garante condições ambientais favoráveis — como ventilação cruzada, boa insolação e amplos espaços livres entre blocos — mesmo em cenários de ocupação intensiva do solo.

Mais do que simples agrupamentos residenciais, essas composições urbanas possibilitam bairros **autossuficientes, onde habitação, comércio, serviços e lazer** se articulam numa lógica de proximidade. Trata-se de uma urbanização funcional, que visa otimizar recursos e promover o equilíbrio entre densidade e qualidade de vida.

No contexto da requalificação do Xiquelene, esta referência é especialmente relevante por inspirar alternativas de **adensamento controlado e qualificado**, que rompem com o paradigma da precariedade sem recorrer a modelos elitistas ou excludentes. A aplicação inteligente do espaço colectivo e a organização integrada das funções urbanas em Moscovo sugerem uma matriz possível para reconstruir a centralidade do Xiquelene com base na racionalidade, no aproveitamento sustentável do solo urbano e na humanização da moradia colectiva.



'5

TCC 2024-2025

DESENHO URBANO

ÍNDICE

Fundamentação teórica
Sistema de mobilidade
Sistema de espaços públicos
Sistema do comércio
Sistema da habitação

Quinto
Capítulo.

05

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

DESENHO URBANO

O desenho urbano é uma disciplina que opera na intersecção entre o planeamento urbano, a arquitectura e o paisagismo, preocupando-se com a configuração física dos espaços urbanos e sua capacidade de promover experiências urbanas qualificadas. No contexto da requalificação de centralidades urbanas, como no caso do Xiquelene em Maputo, o desenho urbano assume um papel estratégico na organização espacial, na recuperação da identidade do lugar e na promoção da vitalidade urbana.

Segundo **LANG (2005)**, o desenho urbano compreende uma variedade de processos e produtos que moldam tanto a forma quanto a função das cidades. Em sua obra **Urban Design: A Typology of Procedures and Products**, o autor propõe uma tipologia que classifica os processos de intervenção urbana em quatro categorias:

Desenho Urbano "Total": Modelo em que o controle do projecto é centralizado em uma única equipe, que coordena todos os aspectos do planeamento e da implementação. Este modelo é mais comum em intervenções de larga escala promovidas pelo Estado ou grandes promotores privados.

Desenho Urbano "All of a Piece": A concepção do plano geral é feita por uma equipe única, mas sua execução ocorre por diferentes agentes, obedecendo a um conjunto de diretrizes que garantem coerência formal e funcional ao todo.

Desenho Urbano "Piece-by-Piece": As intervenções são resultado de múltiplas decisões individuais, muitas vezes privadas, guiadas por normas ou planos reguladores. Embora fragmentado, esse processo pode gerar certa diversidade e flexibilidade.

Desenho Urbano "Plug-in": Semelhante ao conceito de acupuntura urbana, este modelo propõe intervenções pontuais e estratégicas, capazes de desencadear melhorias progressivas na malha urbana. Trata-se de uma abordagem relevante especialmente em contextos urbanos informais ou degradados, como o caso de algumas áreas do Xiquelene.

CENTRALIDADE URBANA

Ao considerar o redesenho e a requalificação de uma centralidade urbana, é importante também analisar a percepção e a experiência dos usuários no espaço. **LYNCH (1960)** destaca a importância da legibilidade urbana — a capacidade de uma pessoa compreender e se orientar no ambiente urbano —, baseada em elementos como caminhos, bordas, bairros, marcos e nós.

Complementarmente, **GEHL (2010)**, ao defender a criação de cidades para as pessoas, destaca a relevância do espaço público como lugar de encontro, convivência e mobilidade humana. Segundo o autor, o desenho urbano deve priorizar a escala humana, a caminhabilidade e a permanência no espaço público — qualidades essenciais para a vitalidade urbana. A requalificação do Xiquelene, portanto, pode ser orientada por esses princípios, promovendo espaços que estimulem usos diversos e contínuos ao longo do tempo.

CARMONA et al. (2010) apresentam uma abordagem abrangente do desenho urbano, considerando-o como o produto da interação entre aspectos morfológicos (forma física), funcionais (usos), perceptuais (imagem e identidade) e sociais (vida urbana e apropriação).

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

O conceito de **Transit Oriented Development (TOD)**, ou Desenvolvimento Orientado ao Transporte, refere-se a uma abordagem de planejamento urbano que promove o adensamento e a diversificação dos usos do solo em torno de eixos e polos de transporte público, com o objetivo de incentivar a mobilidade sustentável, reduzir a dependência de veículos motorizados e qualificar o espaço urbano para pedestres **(CERVERO & KOCKELMAN, 1997)**.

Segundo Suzuki et al. (2013), um ambiente urbano orientado ao transporte deve articular acessibilidade, densidade, diversidade de usos e desenho urbano humano. Essas dimensões são especialmente relevantes em contextos urbanos africanos, marcados pela informalidade e pela carência de infraestrutura, como é o caso da cidade de Maputo.

No contexto do **Xiquelene**, a presença de um terminal rodoviário de grande fluxo — que conecta diversas zonas da cidade e da periferia — confere à área o potencial de se transformar num verdadeiro nó de centralidade multifuncional, com capacidade para articular mobilidade, comércio, habitação e espaços públicos. No entanto, a ausência de planejamento e o crescimento espontâneo comprometeram a eficácia deste espaço como polo urbano estruturador.

A proposta de requalificação apresentada neste trabalho baseia-se nos princípios do TOD como ferramenta estratégica para:

Reorganizar os fluxos urbanos em torno do terminal rodoviário, qualificando os acessos e espaços de espera;

Desenvolver usos mistos ao longo das vias principais, com comércio no piso térreo e habitação nos pisos superiores;

Criar uma praça linear comercial integrada ao tecido urbano e conectada aos circuitos pedonais e viários;

Aumentar a densidade habitacional controlada, em zonas estratégicas, com orientação construtiva voltada à frente de rua;

Promover a caminhabilidade e a qualidade dos espaços públicos, com passeios amplos, arborização e mobiliário urbano adequado.

Essa abordagem busca transformar o Xiquelene num modelo de centralidade urbana sustentável e replicável, onde o terminal não é apenas um ponto de passagem, mas um catalisador de desenvolvimento urbano integrado, inclusivo e acessível.

“A integração entre mobilidade e uso do solo é um dos caminhos mais eficazes para garantir cidades mais sustentáveis, compactas e eficientes.”
(Suzuki et al., 2013)

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

TOD é uma abordagem de planeamento urbano que propõe o desenvolvimento compacto, denso e misto em torno de nós de transporte público (como estações ou terminais), promovendo:

uso eficiente do solo,

mobilidade sustentável (a pé, bicicleta, transporte público),

redução da dependência do carro,

e a qualificação do espaço urbano com foco no pedestre.

O terminal do Xiquelene já funciona como um nó natural de conexão urbana. No entanto, a área carece de estrutura para integrar adequadamente transporte, comércio, habitação e espaço público. Assim, aplicar os princípios do TOD pode ajudar a organizar o crescimento e valorizar as dinâmicas existentes.

Recomendações para aplicar o TOD no Xiquelene

Reforçar o papel do terminal como polo urbano

Transformar o terminal não só em ponto de partida/chegada de chapas, mas em núcleo urbano multifuncional, com comércio, serviços e espaço público integrados.

Criar eixos comerciais e residenciais contínuos

Consolidar a praça linear comercial e garantir que as edificações habitacionais acompanhem o traçado das vias, promovendo um “corredor urbano ativo”.

Melhorar a caminhabilidade e o ambiente urbano

Ruas com calçadas largas, iluminação, arborização, mobiliário urbano e zonas de descanso vão valorizar o deslocamento a pé e reforçar o conceito TOD.

Garantir misturas de usos e acessos sociais diversos

Promover habitação acessível e comércio popular nas imediações do terminal, sem expulsar os grupos que já ocupam a zona de forma informal.

Reduzir conflitos entre pedestres, veículos e comércio informal

Redesenhar o espaço viário com zonas específicas para comércio ambulante, áreas de carga e descarga, e circuitos seguros para pedestres e bicicletas.



FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

CONCEITO DO PROJECTO

A proposta de requalificação da centralidade urbana do Xiquelene parte da compreensão de que a **vitalidade urbana existente deve ser reorganizada, potencializada e qualificada**, por meio da estruturação de um sistema urbano multifuncional e inclusivo. O conceito de projecto se fundamenta na valorização da localização estratégica do Xiquelene — **mercado pela confluência de transporte, comércio, serviços e vida comunitária** — e propõe a transformação da zona numa centralidade urbana mais integrada, acessível e sustentável.

O projecto orienta-se por directrizes claras que consideram os seguintes eixos:

Transporte e Mobilidade

A proposta reconhece o papel estruturador do **terminal rodoviário do Xiquelene como núcleo gerador de fluxos urbanos** e articula o seu reordenamento com a criação de novos espaços públicos e circuitos de mobilidade suave. A organização dos acessos, das paragens e dos modos de circulação será redesenhada para atender às necessidades de deslocamento pendular da população, promovendo maior fluidez e segurança.

Habitação e Densificação Qualificada

A requalificação propõe a introdução de habitação organizada, com ênfase no aumento da densidade ao longo das vias principais, de forma a aproveitar a infraestrutura já existente. A proposta segue princípios de uso misto, permitindo que o uso **residencial conviva com comércio e serviços**, favorecendo a ocupação ativa das ruas e o fortalecimento da centralidade local.

Comércio e Serviços

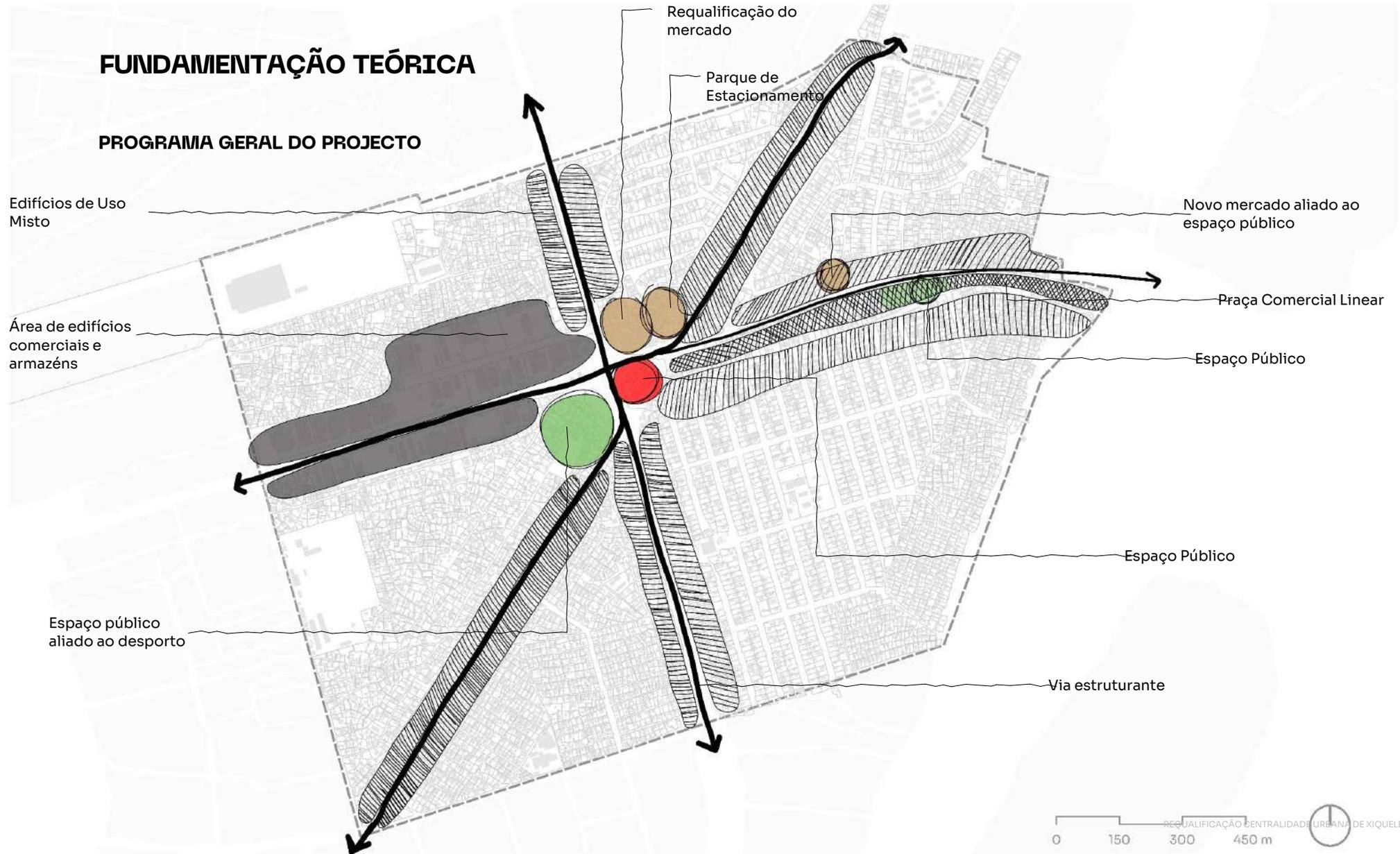
O sistema comercial será reorganizado através da requalificação do **mercado existente e da criação de uma praça linear comercial**, conectada diretamente ao terminal. Essa configuração visa suprir as demandas da população local e permitir a formalização progressiva do comércio informal, gerando renda e estimulando a actividade económica de base comunitária.

Espaços Públicos

O projecto prevê a criação de espaços públicos de qualidade — **praças, zonas de descanso e áreas de lazer** — integrados ao traçado urbano. Estes espaços não apenas promovem a convivência e a segurança urbana, como também reforçam o sentido de pertença dos moradores ao território, reconhecendo **a rua como espaço de vida** e expressão cultural.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

PROGRAMA GERAL DO PROJECTO



ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO

Consideração das Pré-existências

Mapeamento e diagnóstico da malha urbana, infraestrutura existente, comércio informal, áreas de conflito de mobilidade, zonas de habitação e pontos de encontro social. A proposta parte da realidade construída, respeitando os fluxos e apropriações já existentes.

Eixos de Estruturação Urbana

Foram traçados eixos principais de circulação viária e pedonal, que estruturam o território, orientando a posição dos espaços públicos, da praça comercial linear e das novas frentes edificadas. Esses eixos articulam a cidade existente com a proposta, reforçando a conexão com o terminal rodoviário.

Equipamentos Urbanos Estratégicos

A proposta prevê a requalificação do terminal rodoviário, a criação de um novo mercado aliado ao espaço público, uma praça comercial linear, espaços públicos com função desportiva e recreativa, tudo pensado como elementos de ancoragem e reestruturação da centralidade urbana.

Redesenho e Qualificação do Espaço Público

Reorganização do sistema de espaços públicos com introdução de praças, arborização, ciclovias, passeios largos, mobiliário urbano e zonas de estar, promovendo inclusão social, mobilidade sustentável e qualidade urbana, com foco na vivência comunitária.

Densificação Habitacional com Frente Activa

Proposta de habitações acessíveis distribuídas ao longo das vias principais, com fachadas voltadas para a rua e comércio no piso térreo, garantindo frentes activas e maior vitalidade urbana. A estratégia aposta numa densificação controlada, integrada à proposta de centralidade.

Fomento à Actividade Económica Local

Através da qualificação do comércio formal e informal, a proposta valoriza a economia de subsistência local, cria zonas específicas para bancas e feiras, e estimula a convivência entre diferentes escalas de atividade comercial.

ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO

Consideração das Pré-existências



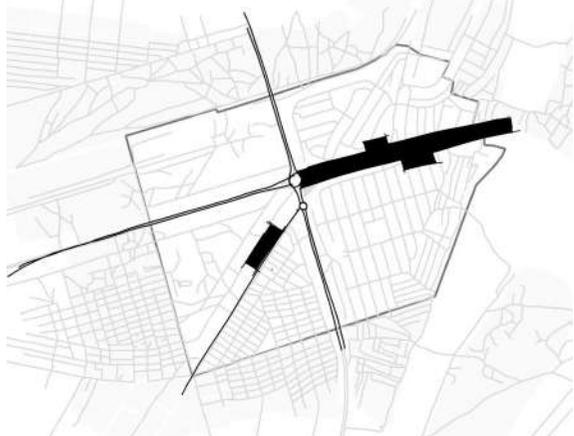
Eixos de Estruturação Urbana



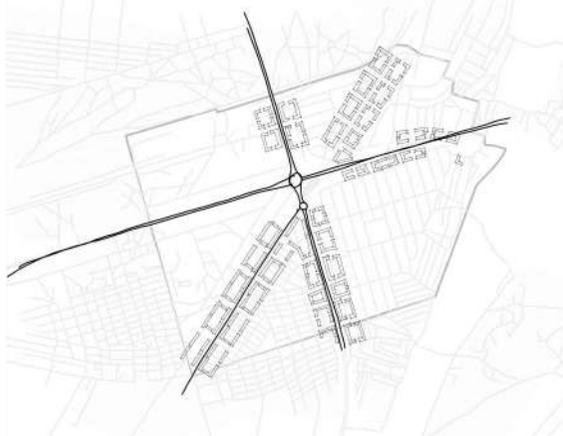
Equipamentos Urbanos Estratégicos



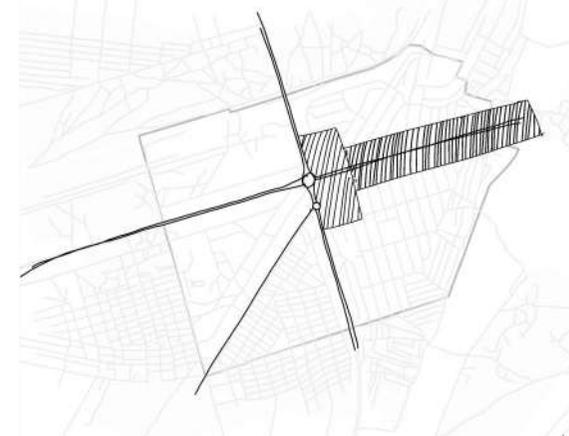
Redesenho e Qualificação do Espaço Público



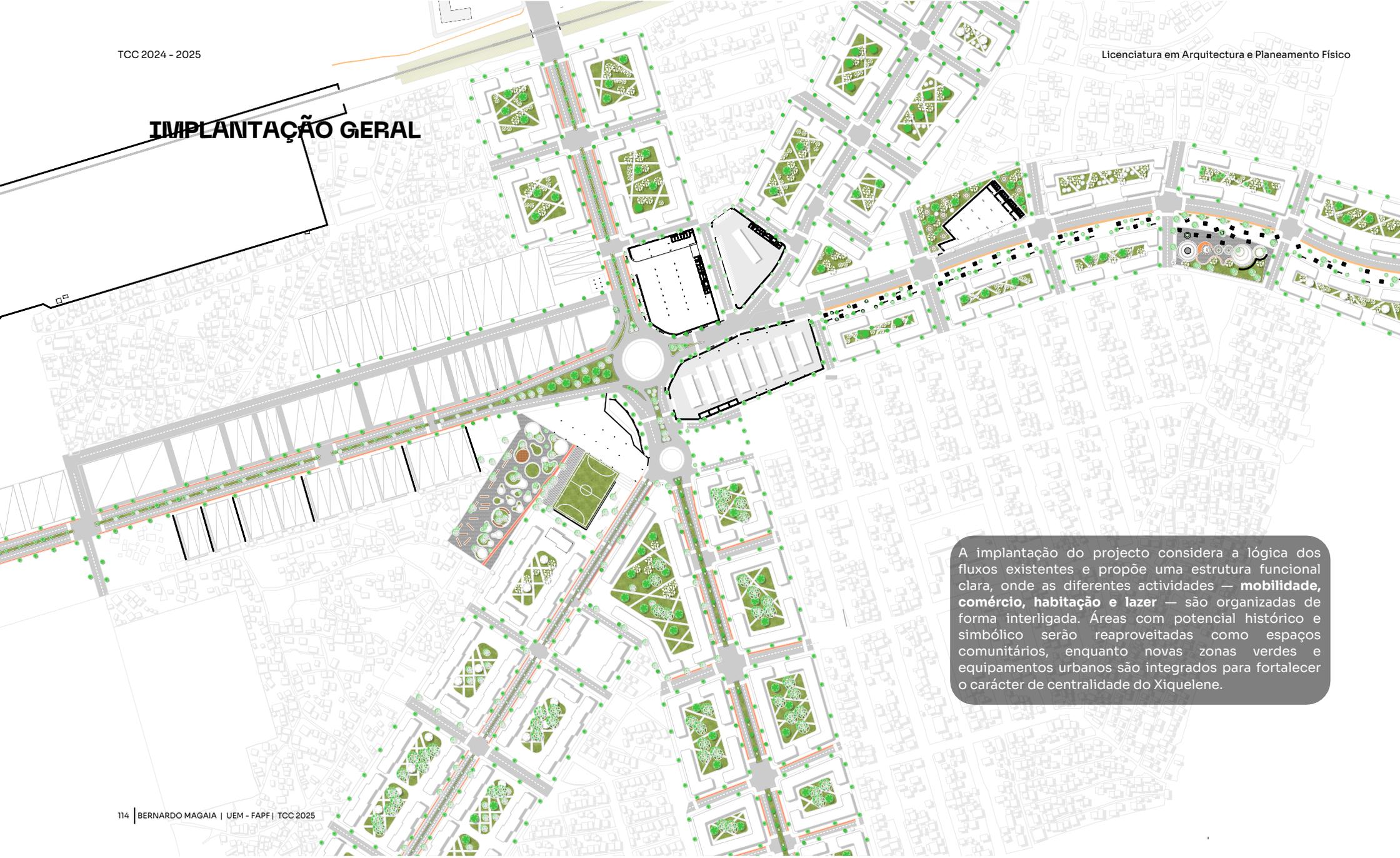
Densificação Habitacional com Frente Activa



Fomento à Actividade Económica Local



IMPLANTAÇÃO GERAL



A implantação do projecto considera a lógica dos fluxos existentes e propõe uma estrutura funcional clara, onde as diferentes actividades — **mobilidade, comércio, habitação e lazer** — são organizadas de forma interligada. Áreas com potencial histórico e simbólico serão reaproveitadas como espaços comunitários, enquanto novas zonas verdes e equipamentos urbanos são integrados para fortalecer o carácter de centralidade do Xiquelene.

VISTA CONJUNTO

Os Edifícios

Os edifícios, de três a cinco pisos, são fundamentais na configuração urbana, com ênfase no térreo para promover interação social e acessibilidade. Nas vias principais, o térreo é dedicado ao comércio, estimulando a economia local.

O Verde Urbano

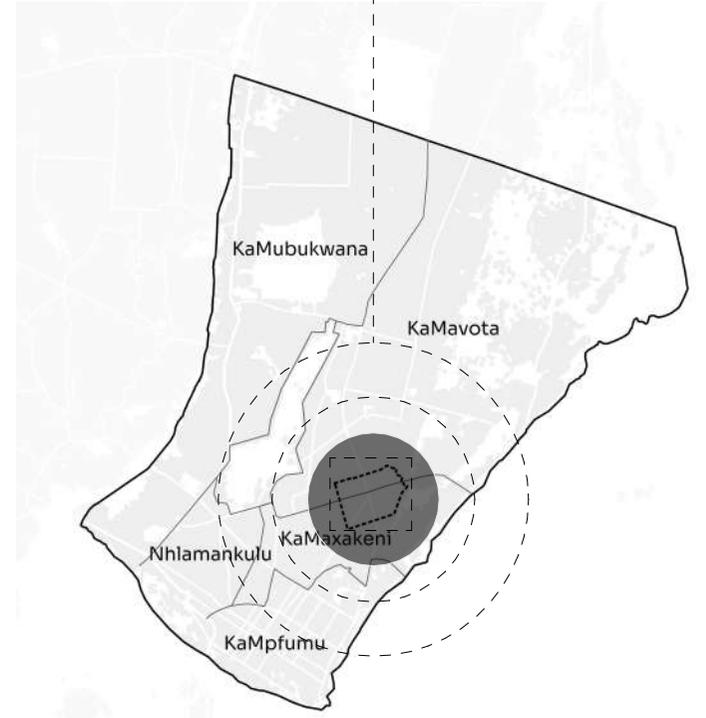
O verde urbano desempenhou um papel crucial no projeto de requalificação, com áreas a serem restauradas e preservadas. Essas iniciativas foram fundamentais para promover a sustentabilidade e a qualidade de vida nas cidades, criando espaços naturais que beneficiam tanto os residentes quanto o meio ambiente.

A Malha urbana

A malha urbana foi reorganizada para acomodar vias primárias, secundárias e terciárias com largura e dimensões suficientes para incorporar sistemas de drenagem, iluminação pública, arborização, entre outros elementos indispensáveis

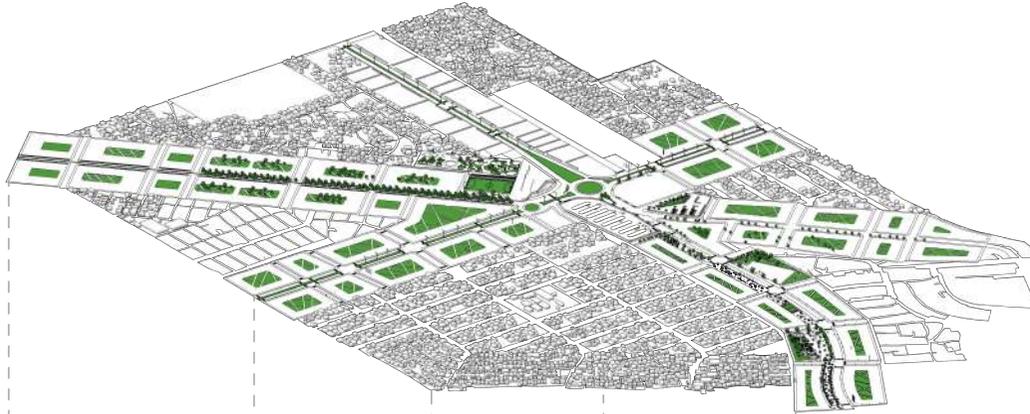


CENTRALIDADE URBANA

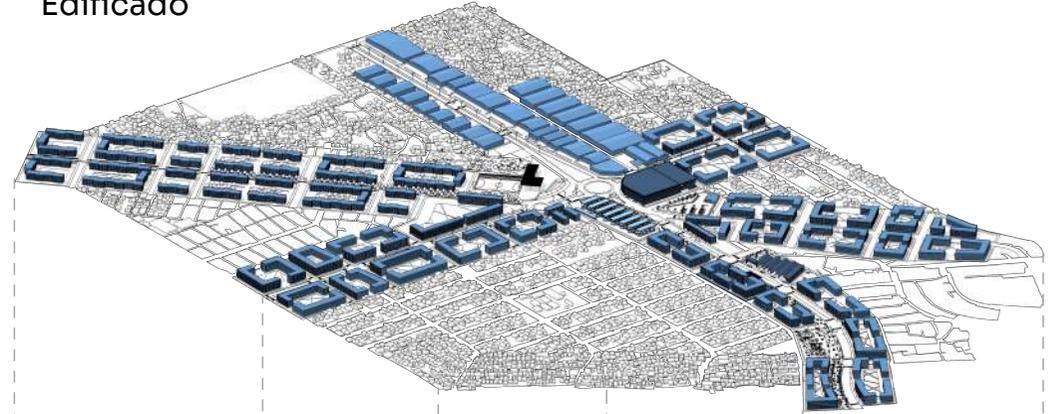


O CONJUNTO

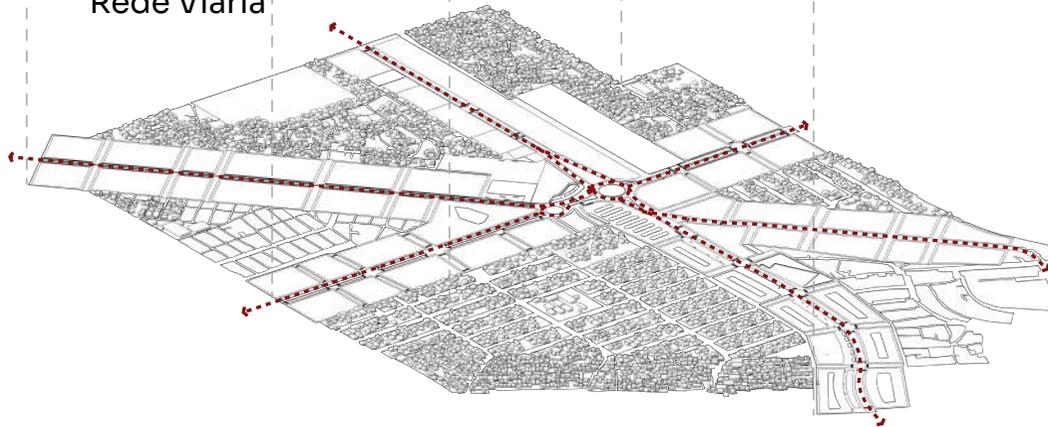
Espaços verdes



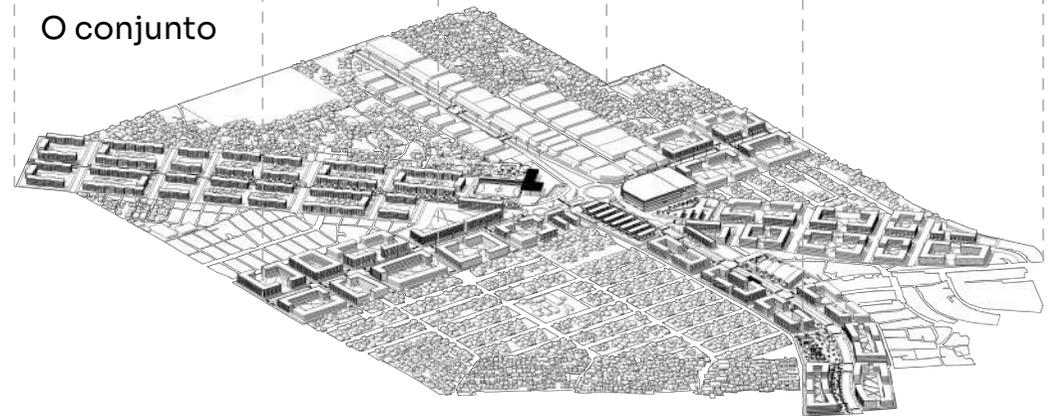
Edificado



Rede Viária



O conjunto



ESTRATIFICAÇÃO DO PROJECTO

A proposta de requalificação urbana do Xiquelene parte do princípio de que a arquitetura deve contribuir ativamente para a construção de um espaço urbano vivo, integrado e acessível, superando a lógica fragmentada de ocupações isoladas em lotes fechados. Os edifícios foram concebidos como elementos estruturadores da urbanidade local, e o piso térreo assume papel central nessa composição, sendo projetado com funções que ativam o espaço público, promovem o convívio social e garantem permeabilidade pedonal ao longo dos eixos principais e internos da quadra.

Verde Urbano

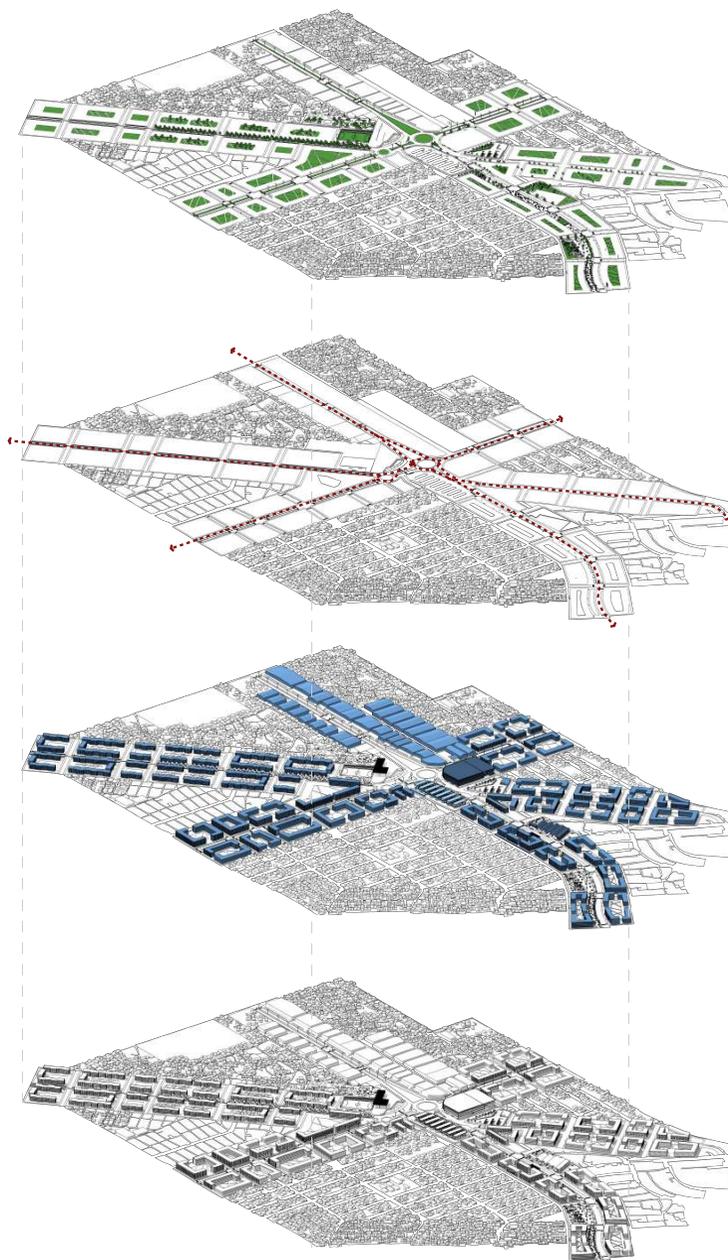
O sistema de espaços verdes públicos foi pensado de forma funcional e simbólica, com zonas de permanência arborizadas integradas à malha urbana, promovendo conforto térmico, encontro comunitário e segurança. Os espaços verdes são projetados para estarem ativos tanto durante o dia como à noite, por meio da presença de mobilidade, iluminação adequada e atividades de apoio social e comercial. A proposta também prevê conexões contínuas entre os espaços verdes, favorecendo a interação entre moradores da quadra e do bairro como um todo.

Rede Viária e Mobilidade

A rede viária proposta organiza-se a partir das vias estruturantes que contornam a zona do mercado e do terminal rodoviário, integrando diferentes modos de transporte: veículos privados, autocarros, peões e bicicletas. O traçado da malha propõe vias acessíveis e hierarquizadas, onde os passeios largos e as vias compartilhadas garantem segurança e fluidez. Como estratégia de mobilidade sustentável, foi integrada à proposta uma ciclovia contínua, que conecta o sistema verde urbano e os principais pontos de permanência e transição do território, reforçando a integração ecológica e funcional da proposta.

Espaços Públicos

Foram definidos múltiplos polos de espaços públicos ao longo da proposta — incluindo praça linear comercial, zonas de espera no terminal, espaço central da quadra e pequenas praças nos cruzamentos pedonais. Esses espaços funcionam como polos de atração e permanência, conectados entre si por percursos pedonais seguros e acessíveis, promovendo uma rede de convivência comunitária integrada à lógica da centralidade urbana existente no Xiquelene.



- 1 SISTEMA DE COMÉRCIO**
- 2 SISTEMA DE MOBILIDADE**
- 3 SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS**
- 4 SISTEMA DE HABITAÇÃO**



SISTEMA DE COMÉRCIO

O MERCADO

Caracterização:

O comércio na área de intervenção é marcado por uma forte presença de atividades informais, que ocupam grande parte do espaço público, especialmente nas imediações do terminal rodoviário e ao longo das principais vias. Essa dinâmica, embora vital para a economia local, contribui para a desorganização urbana, compromete a mobilidade e reduz a qualidade dos espaços públicos.

Intervenções Propostas:

Requalificação do mercado existente, com melhorias na infraestrutura, organização interna, condições de higiene e acessibilidade, a fim de oferecer um ambiente mais funcional e digno aos comerciantes e consumidores;



SISTEMA DE COMÉRCIO

O NOVO MERCADO



SISTEMA DE COMÉRCIO

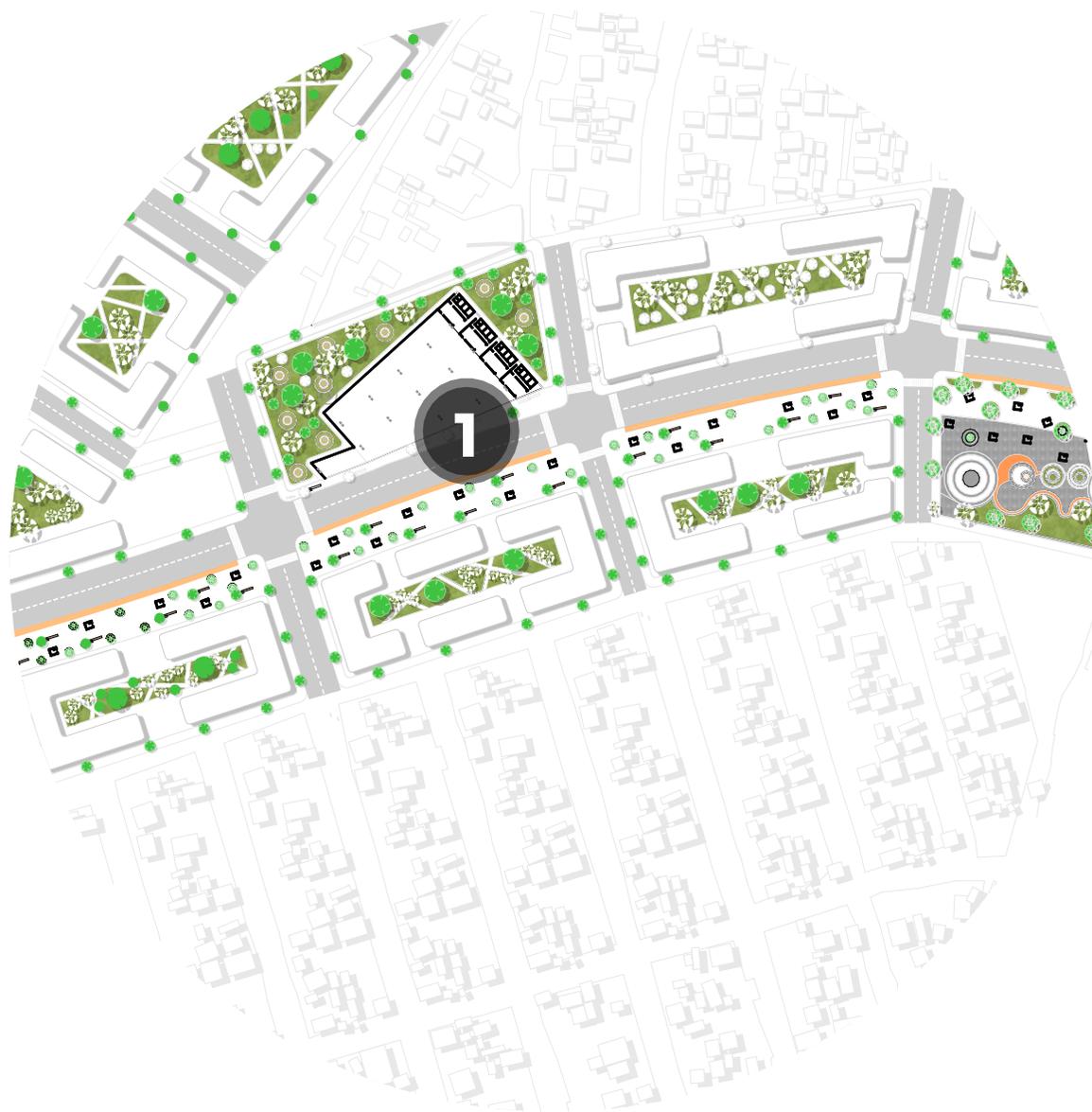
A PRAÇA COMERCIAL

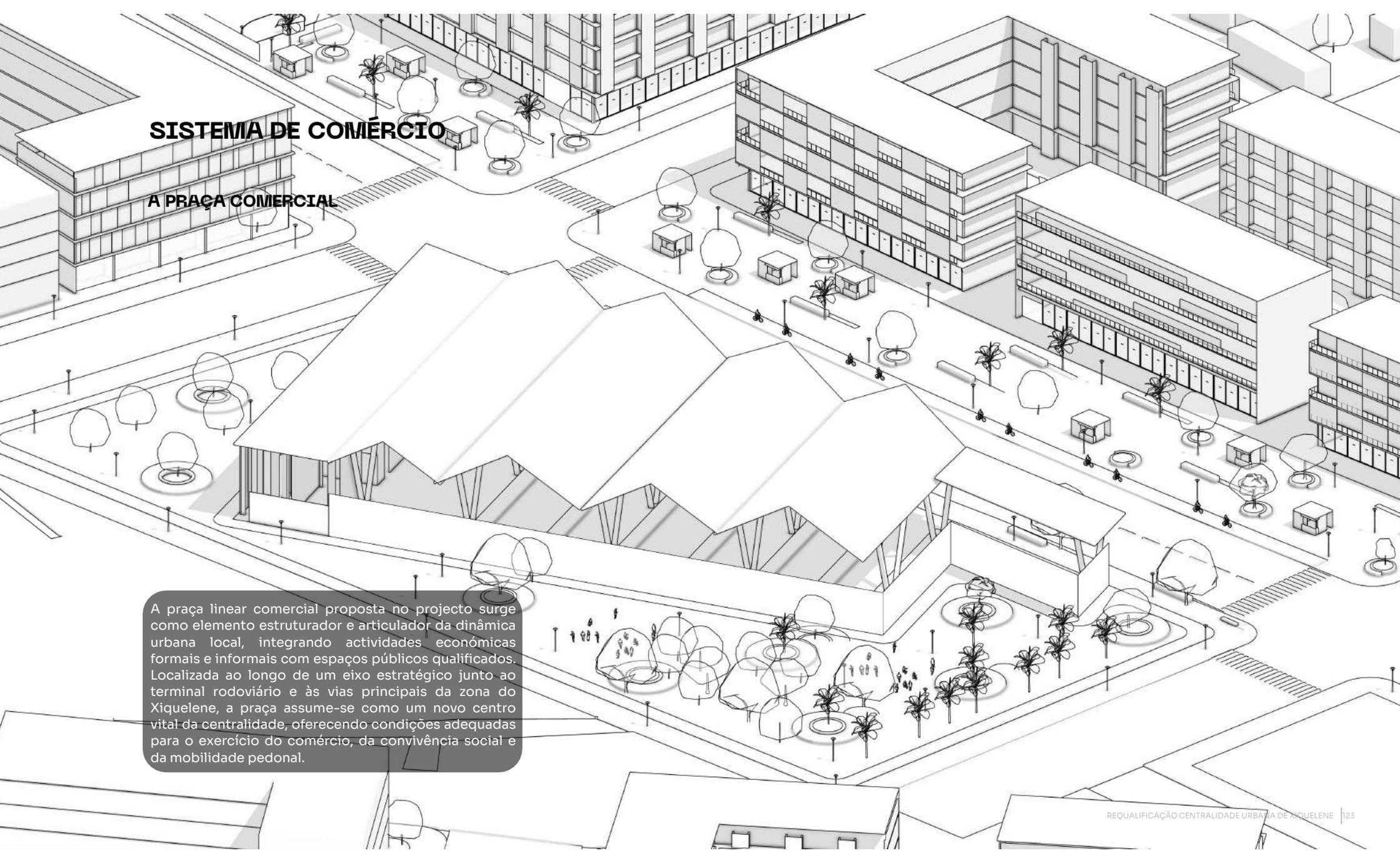
Caracterização:

O comércio na área de intervenção é marcado por uma forte presença de atividades informais, que ocupam grande parte do espaço público, especialmente nas imediações do terminal rodoviário e ao longo das principais vias. Essa dinâmica, embora vital para a economia local, contribui para a desorganização urbana, compromete a mobilidade e reduz a qualidade dos espaços públicos.

Intervenções Propostas:

Criação de uma praça linear comercial, estruturada ao longo de um eixo estratégico, com módulos padronizados para vendedores informais, zonas de carga e descarga, áreas de circulação e espaços de apoio, promovendo a organização e formalização do comércio informal.



An architectural line drawing showing a commercial system in an urban setting. The drawing is a black and white line art style. It depicts a central plaza area with a large, multi-faceted roof structure. Surrounding this central area are several multi-story buildings with grid-like window patterns. The streets are lined with trees and small structures, possibly kiosks or benches. The overall layout suggests a well-planned commercial district.

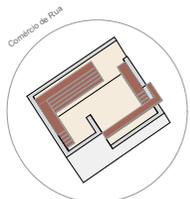
SISTEMA DE COMÉRCIO

A PRAÇA COMERCIAL

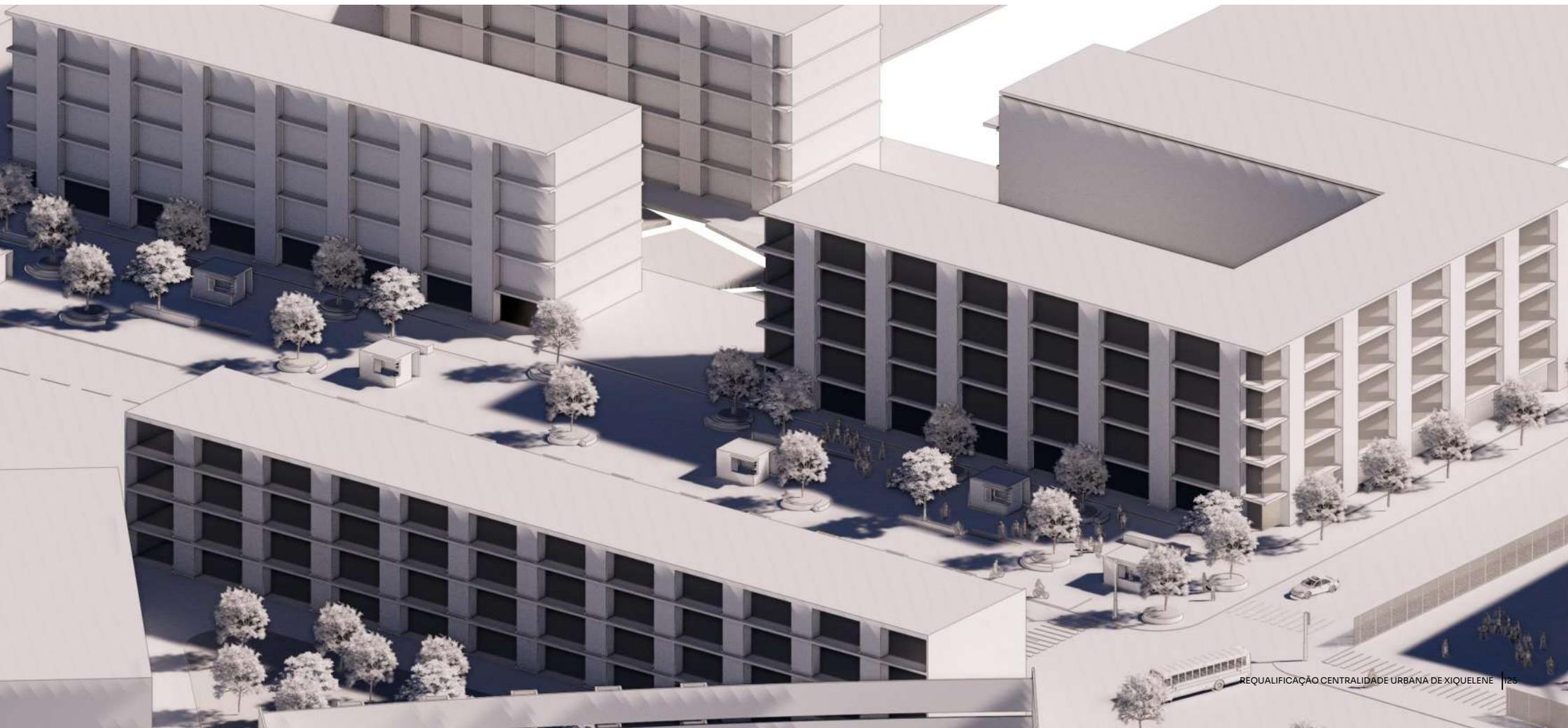
A praça linear comercial proposta no projecto surge como elemento estruturador e articulador da dinâmica urbana local, integrando actividades económicas formais e informais com espaços públicos qualificados. Localizada ao longo de um eixo estratégico junto ao terminal rodoviário e às vias principais da zona do Xiquelene, a praça assume-se como um novo centro vital da centralidade, oferecendo condições adequadas para o exercício do comércio, da convivência social e da mobilidade pedonal.

SISTEMA DE COMÉRCIO

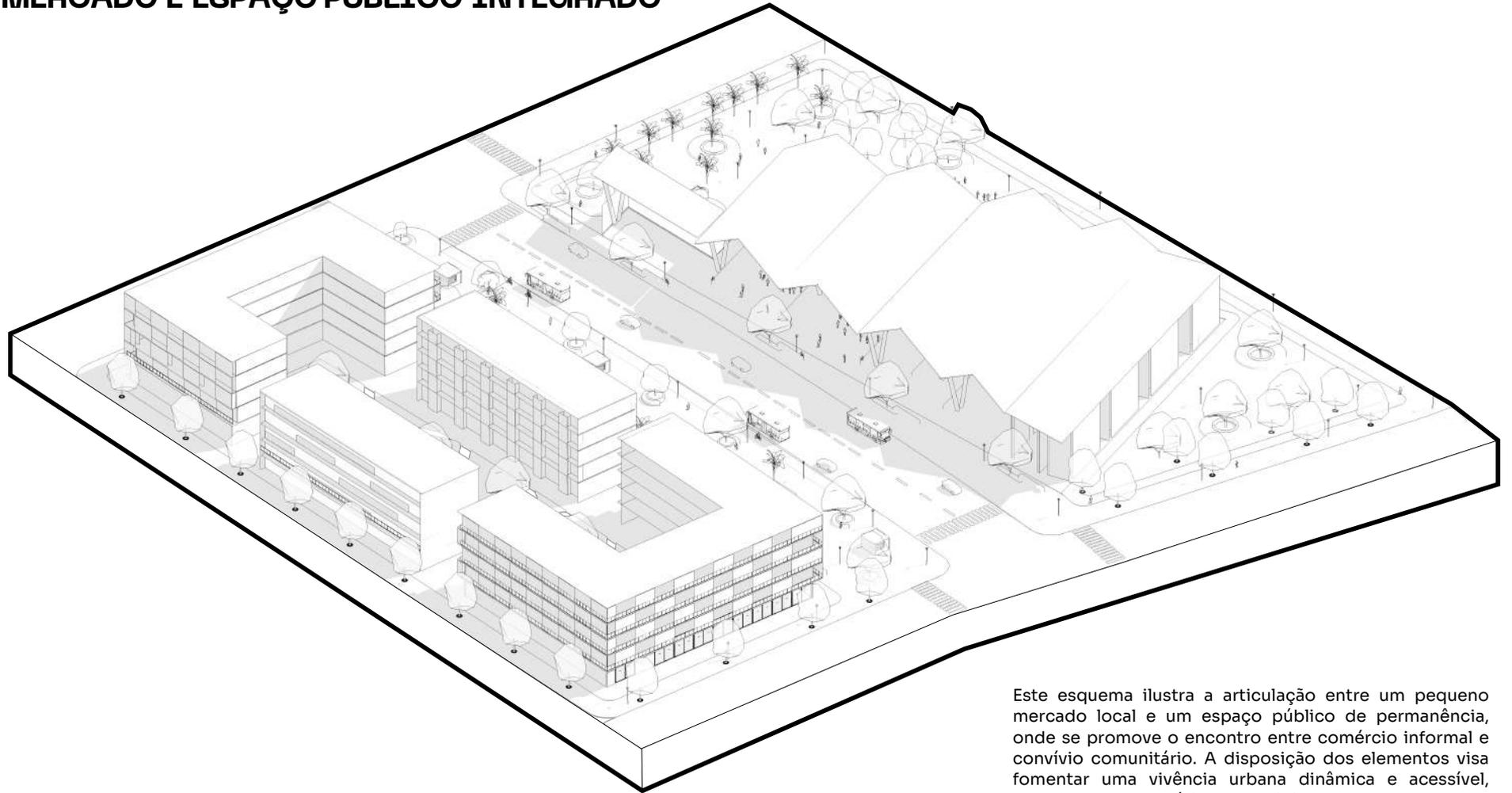
A PRAÇA COMERCIAL



SISTEMA DE COMÉRCIO

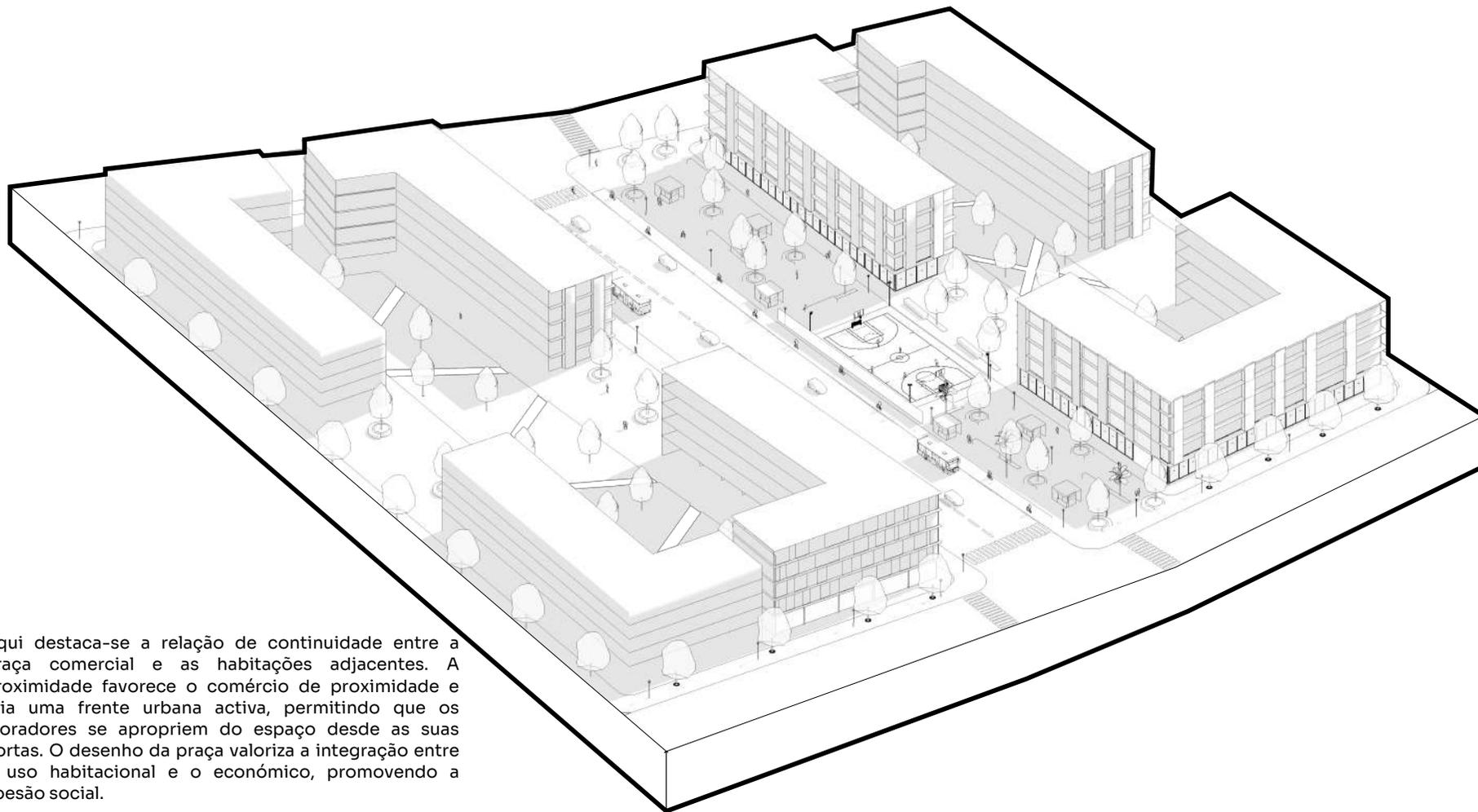


MERCADO E ESPAÇO PÚBLICO INTEGRADO



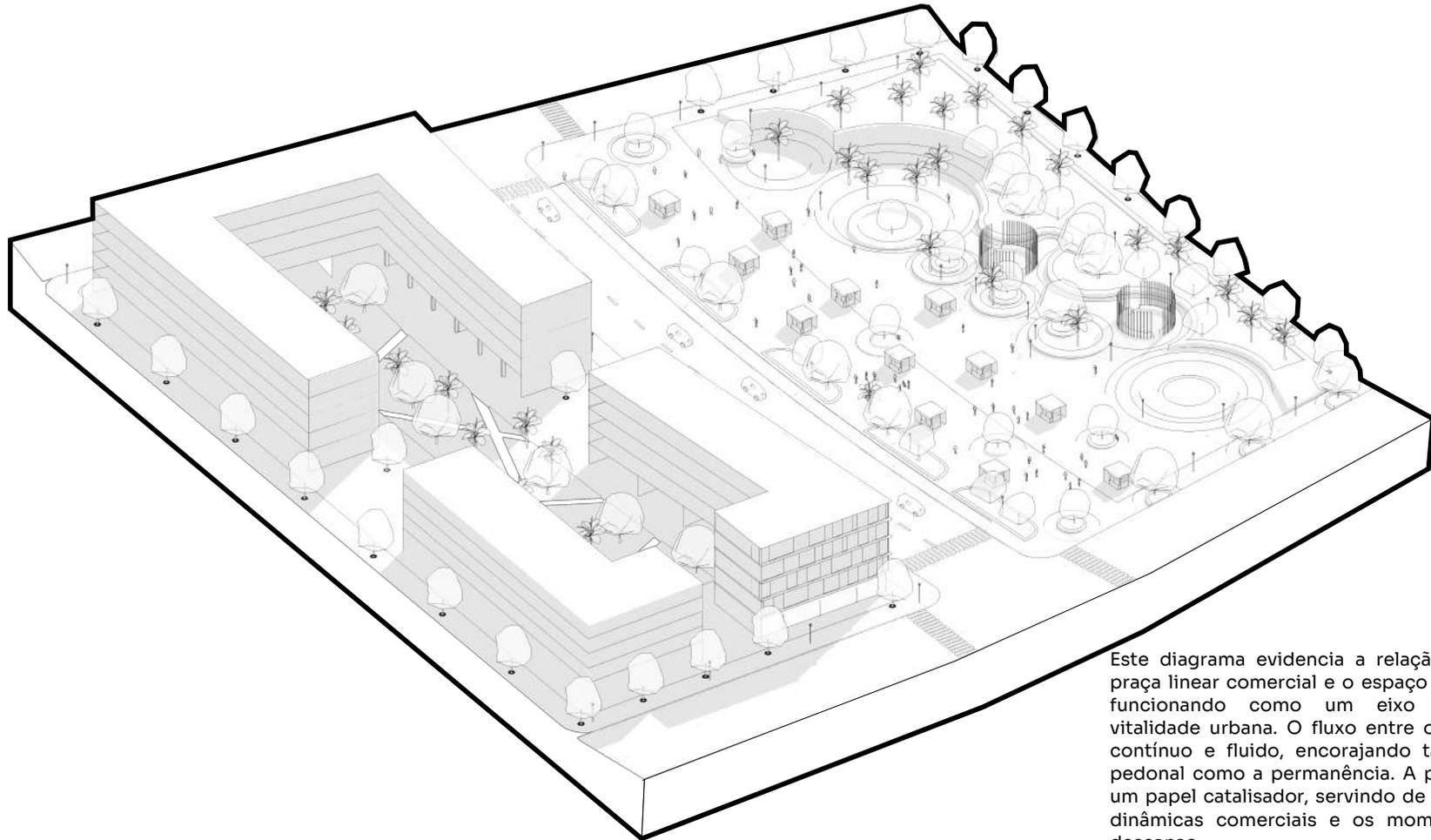
Este esquema ilustra a articulação entre um pequeno mercado local e um espaço público de permanência, onde se promove o encontro entre comércio informal e convívio comunitário. A disposição dos elementos visa fomentar uma vivência urbana dinâmica e acessível, respeitando as práticas quotidianas dos utentes do bairro e incentivando o uso democrático do espaço.

PRAÇA COMERCIAL E HABITAÇÃO



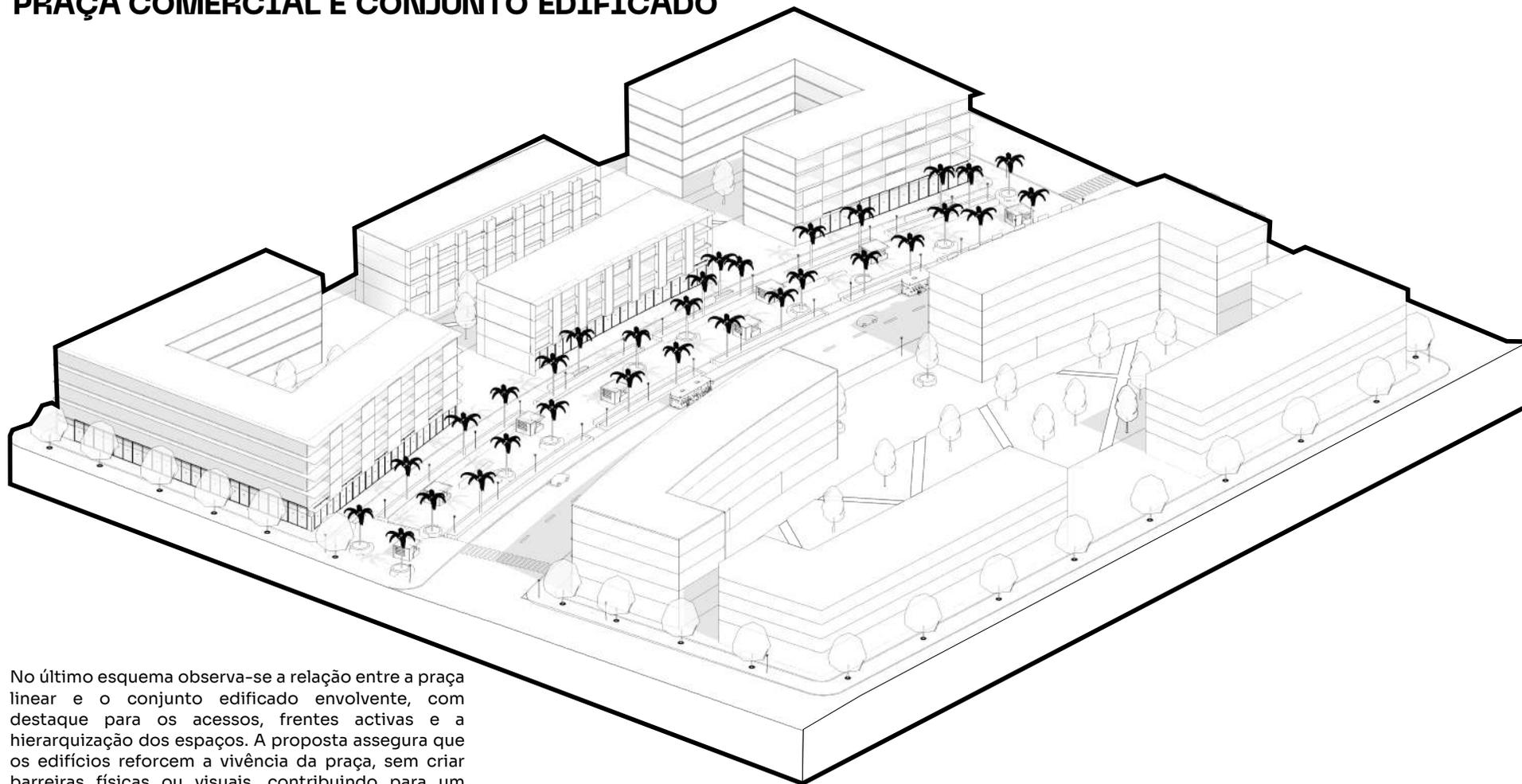
Aqui destaca-se a relação de continuidade entre a praça comercial e as habitações adjacentes. A proximidade favorece o comércio de proximidade e cria uma frente urbana activa, permitindo que os moradores se apropriem do espaço desde as suas portas. O desenho da praça valoriza a integração entre o uso habitacional e o económico, promovendo a coesão social.

PRAÇA COMERCIAL E ESPAÇO PÚBLICO



Este diagrama evidencia a relação directa entre a praça linear comercial e o espaço público contíguo, funcionando como um eixo estruturador da vitalidade urbana. O fluxo entre os dois espaços é contínuo e fluido, encorajando tanto a circulação pedonal como a permanência. A praça aqui assume um papel catalisador, servindo de transição entre as dinâmicas comerciais e os momentos de lazer e descanso.

PRAÇA COMERCIAL E CONJUNTO EDIFICADO



No último esquema observa-se a relação entre a praça linear e o conjunto edificado envolvente, com destaque para os acessos, frentes activas e a hierarquização dos espaços. A proposta assegura que os edifícios reforcem a vivência da praça, sem criar barreiras físicas ou visuais, contribuindo para um ambiente urbano coeso, seguro e funcional.

SISTEMA DE MOBILIDADE

TERMINAL RODOVIÁRIO DO XIQUELENE

Caracterização:

O sistema de mobilidade da área de intervenção refere-se à rede de transporte e aos níveis de acessibilidade interna. Apesar da presença de vias pavimentadas em grande parte do bairro, a mobilidade é severamente comprometida nos horários de pico, principalmente nas zonas próximas ao terminal rodoviário e ao comércio informal, que frequentemente ocupa os passeios e até parte da via.

Intervenções Propostas:

Requalificação das vias em mau estado de conservação, garantindo melhor fluidez do tráfego;

Implantação de ciclovias e passeios contínuos e acessíveis, incentivando a mobilidade ativa (pedonal e ciclável);

Requalificação e modernização do terminal rodoviário, com abrigo, sinalização.



SISTEMA DE MOBILIDADE

TERMINAL RODOVIÁRIO DO XIQUELENE

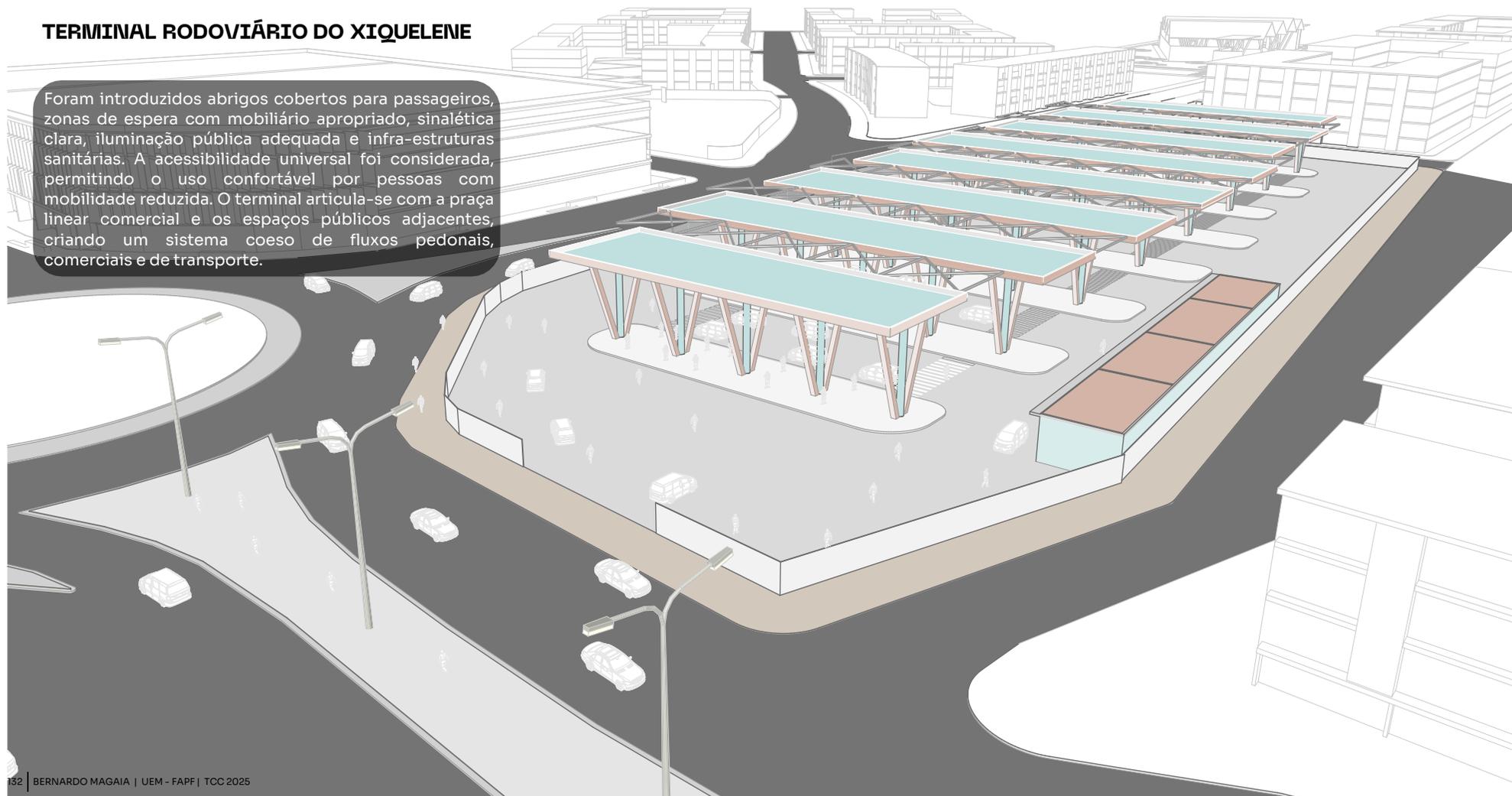
O terminal rodoviário do Xiquelene, ponto nevrálgico de fluxos urbanos e epicentro das dinâmicas comerciais e sociais da zona, foi objecto de uma proposta de requalificação profunda no âmbito deste projecto. A nova configuração visa transformar o terminal num espaço funcional, seguro, acessível e integrado à malha urbana envolvente, reconhecendo o seu papel como gerador de mobilidade e estrutura urbana.

A proposta requalifica o terminal não apenas enquanto espaço de passagem, mas como um verdadeiro equipamento urbano estruturante, organizado de forma a permitir o ordenamento do tráfego, o embarque e desembarque seguros dos passageiros, a circulação eficiente dos transportes colectivos e a melhoria do ambiente urbano na sua envolvente imediata.

SISTEMA DE MOBILIDADE

TERMINAL RODOVIÁRIO DO XIQUELENE

Foram introduzidos abrigos cobertos para passageiros, zonas de espera com mobiliário apropriado, sinalética clara, iluminação pública adequada e infra-estruturas sanitárias. A acessibilidade universal foi considerada, permitindo o uso confortável por pessoas com mobilidade reduzida. O terminal articula-se com a praça linear comercial e os espaços públicos adjacentes, criando um sistema coeso de fluxos pedonais, comerciais e de transporte.



SISTEMA DE MOBILIDADE

TERMINAL RODoviÁRIO DO XIQUELENE

Terminal rodoviário

Novo Mercado

SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS

ESPAÇO PÚBLICO ALIADO AO DESPORTO

Caracterização:

O sistema de espaços públicos na área de intervenção compreende ruas, praças, pequenos largos e demais áreas destinadas à convivência comunitária. No entanto, muitos desses espaços encontram-se degradados, mal equipados ou ocupados de forma indevida, o que limita o seu uso pleno pelos moradores e compromete o papel social e funcional desses ambientes.

Intervenções Propostas:

Requalificação das ruas principais para que se tornem mais seguras, atrativas e multifuncionais, com ênfase na prioridade ao pedestre e na convivência urbana;

Promoção de atividades culturais e eventos comunitários, fortalecendo o sentimento de pertencimento e incentivando a apropriação dos espaços públicos pela comunidade local;



SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS

ESPAÇO PÚBLICO ALIADO AO DESPORTO

Integrado na proposta de requalificação da centralidade do Xiquelene, este espaço público alia lazer, desporto e convivência social, consolidando-se como um importante pólo de vitalidade urbana. A concepção do espaço responde ao desejo de criar uma área multifuncional e inclusiva, capaz de acolher diferentes grupos etários e actividades, promovendo o bem-estar físico, o encontro comunitário e a apropriação positiva do território.

No coração do espaço encontra-se um campo de futebol de uso comunitário, concebido como elemento central de dinamização do espaço urbano. A prática desportiva, profundamente enraizada na cultura local, é aqui valorizada como ferramenta de coesão social, ocupação saudável do tempo livre e promoção da juventude.

SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS

Caracterização:

O sistema de espaços públicos na área de intervenção compreende ruas, praças, pequenos largos e demais áreas destinadas à convivência comunitária. No entanto, muitos desses espaços encontram-se degradados, mal equipados ou ocupados de forma indevida, o que limita o seu uso pleno pelos moradores e compromete o papel social e funcional desses ambientes.

Intervenções Propostas:

Instalação de mobiliário urbano adequado, como bancos, papeleiras e sinalização, bem como iluminação pública eficiente, garantindo conforto e segurança, especialmente no período noturno.



SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS

ESPAÇO PÚBLICO E A PRAÇA LINEAR COMERCIAL

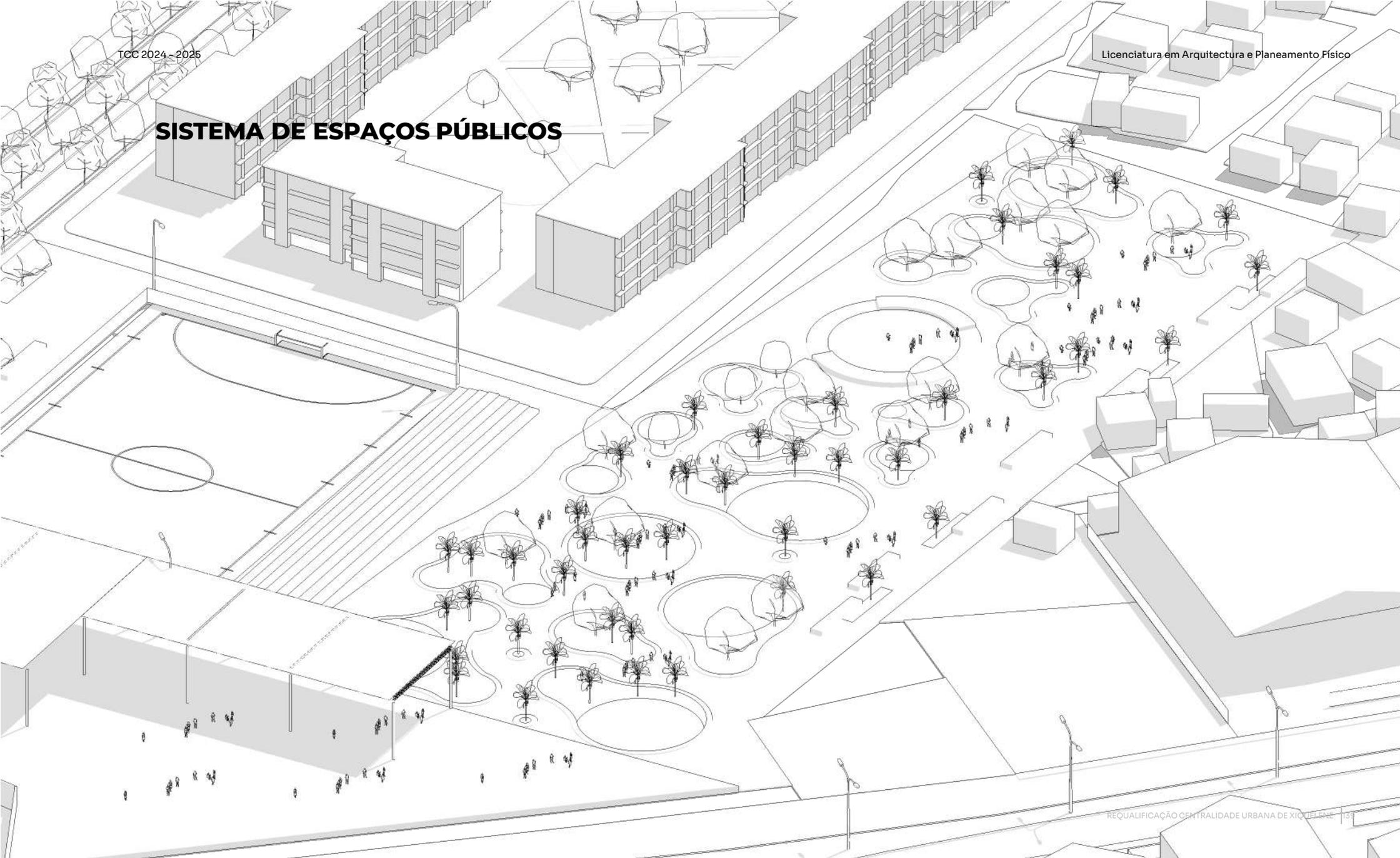
Este espaço público surge como uma extensão natural da praça comercial linear, reforçando a ideia de continuidade urbana e de articulação entre os diferentes sistemas funcionais da centralidade do Xiquelene. Mais do que uma simples área de transição, o espaço foi pensado como um elemento de pausa, encontro e socialização, em contraste com a dinâmica mais intensa do comércio.

Localizado estrategicamente próximo ao eixo comercial, funciona como zona de respiro urbano, proporcionando abrigo, conforto e oportunidade de contemplação. A presença de arborização densa, bancos de estadia, pavimentos permeáveis e mobiliário urbano cuidadosamente disposto garante a qualidade ambiental e a acessibilidade do espaço, promovendo o uso prolongado por diferentes perfis de utilizadores.

SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS



SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS



SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS



SISTEMA DE HABITAÇÃO

Caracterização:

O sistema de edificações da área de intervenção apresenta uma ocupação predominantemente informal, com edificações de um a dois pisos, implantadas de forma desordenada, muitas vezes sem respeitar alinhamentos, recuos ou padrões mínimos de habitabilidade. Observa-se também a presença de lotes sobrepostos ou irregularmente parcelados, o que compromete a organização do tecido urbano e dificulta a provisão de infraestrutura adequada.

Intervenções Propostas:

Implantação de edifícios de uso misto, com comércio no piso térreo e habitação nos pisos superiores, promovendo maior intensidade de uso e vitalidade urbana ao longo das principais vias;



PADRÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO



PADRÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

A proposta de requalificação para o Xiquelene visa redefinir os padrões de uso e ocupação do solo de forma mais organizada, funcional e integrada ao tecido urbano. Busca-se uma estrutura que respeite as dinâmicas existentes, mas que promova uma maior legibilidade espacial, equilíbrio entre usos e qualificação das frentes urbanas.

Propõe-se a organização do solo em zonas específicas, com a introdução de usos mistos ao longo das principais vias, onde habitação, comércio e serviços convivam de forma equilibrada.

Além disso, a proposta introduz zonas de comércio estruturado (como a praça linear comercial e a requalificação do mercado), corredores de mobilidade e áreas de espaços públicos qualificados, fortalecendo a multifuncionalidade do território e criando uma lógica urbana mais coerente com o papel central que o Xiquelene desempenha na malha da cidade.

Este novo padrão de uso e ocupação do solo pretende garantir uma urbanização mais eficiente, inclusiva e sustentável, assegurando o aproveitamento pleno das potencialidades locais e minimizando os conflitos espaciais que hoje comprometem a funcionalidade da centralidade.



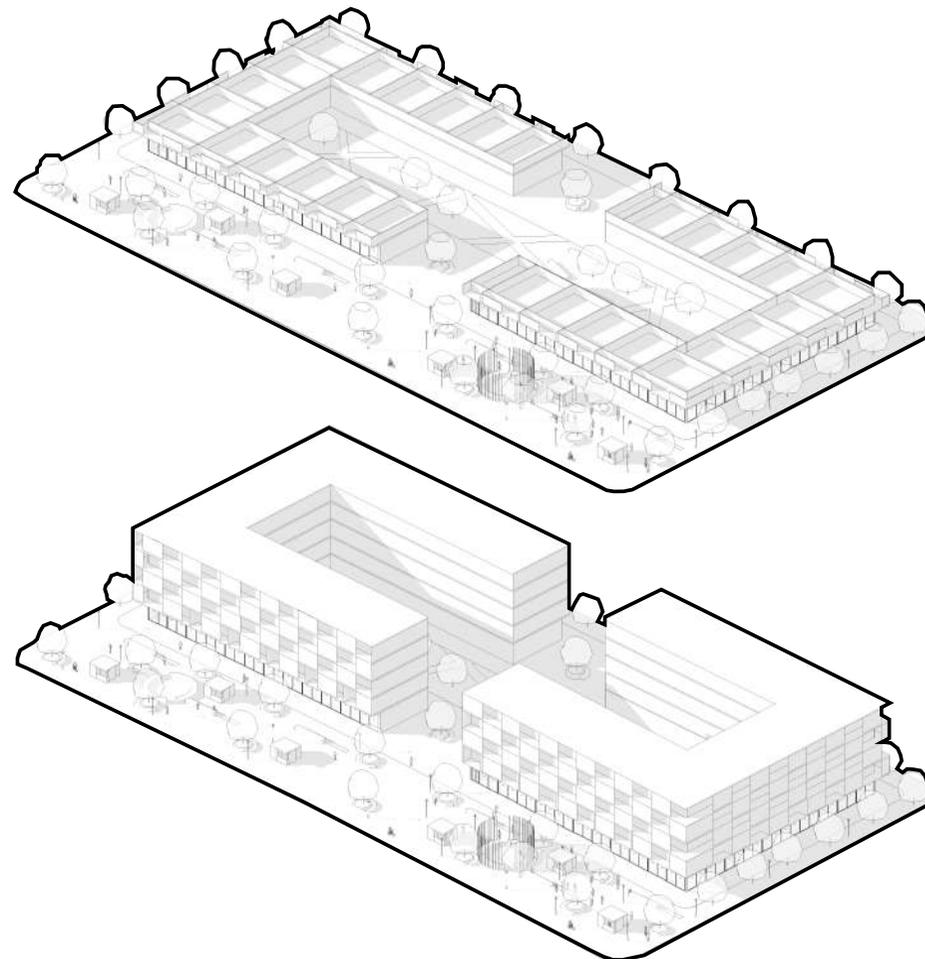
DESENVOLVIMENTO DA QUADRA

Na proposta de requalificação da centralidade do Xiquelene, a quadra foi desenhada de forma simples, acessível e funcional, respeitando o contexto local e as dinâmicas já existentes. As edificações habitacionais foram organizadas ao longo das frentes de rua, valorizando o espaço público como lugar de convivência, com fachadas voltadas para o exterior e sem muros opacos ou barreiras físicas que segreguem o espaço urbano.

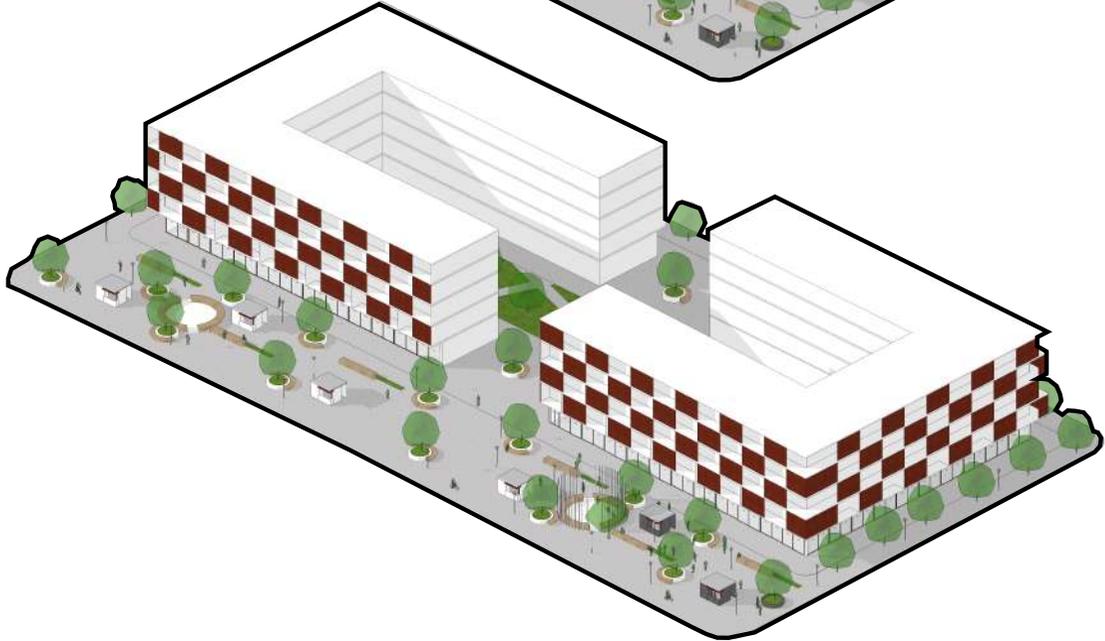
Duas ruas pedonais transversais atravessam a quadra e conectam as vias principais, criando eixos de permeabilidade urbana que incentivam o encontro e a circulação entre os moradores e os vizinhos. Ao longo desses percursos, foram inseridas pequenas praças e zonas de permanência, reforçando o caráter comunitário do espaço e recuperando a ideia da rua como lugar de vida.

O acesso ao interior da quadra é feito por meio de vias de escala reduzida, com caráter compartilhado, permitindo circulação de veículos com baixa velocidade, mas priorizando o deslocamento seguro de pedestres. O pavimento foi proposto com materiais modulares e drenantes, como pavês ou blocos intertravados, que além de sustentáveis, desencorajam o tráfego intenso e promovem um ambiente urbano mais calmo e acolhedor.

Embora projectada como uma unidade coesa e aberta à vizinhança, a quadra também respeita os índices urbanísticos básicos, como recuos, áreas permeáveis e altura controlada, possibilitando a flexibilidade no uso e ocupação dos lotes, sem comprometer a harmonia do conjunto. A intenção é reforçar a integração entre espaço público e privado, garantindo dignidade habitacional, segurança e convivência comunitária sem excluir a possibilidade de adaptações futuras pelos moradores.



VISTA DA QUADRA



Cobertura

As coberturas das edificações propostas foram desenhadas com inclinação suficiente para garantir o escoamento eficiente das águas pluviais, respeitando as condições climáticas locais. Optou-se por soluções construtivas simples e acessíveis, com mínimos elementos em altura, favorecendo a manutenção e o aproveitamento da estrutura sem comprometer a leveza da composição arquitetônica.

Fachadas e Sustentabilidade Ambiental

Em sintonia com os princípios de responsabilidade ambiental e conforto climático, as fachadas adotam estratégias passivas de ventilação e iluminação natural, com o uso de vãos bem posicionados, brises e aberturas moduladas, permitindo a entrada de luz e a circulação de ar. As fachadas principais estão orientadas para as vias públicas e para o interior da quadra, garantindo transparência urbana e segurança visual.

Piso Tipo – Habitação

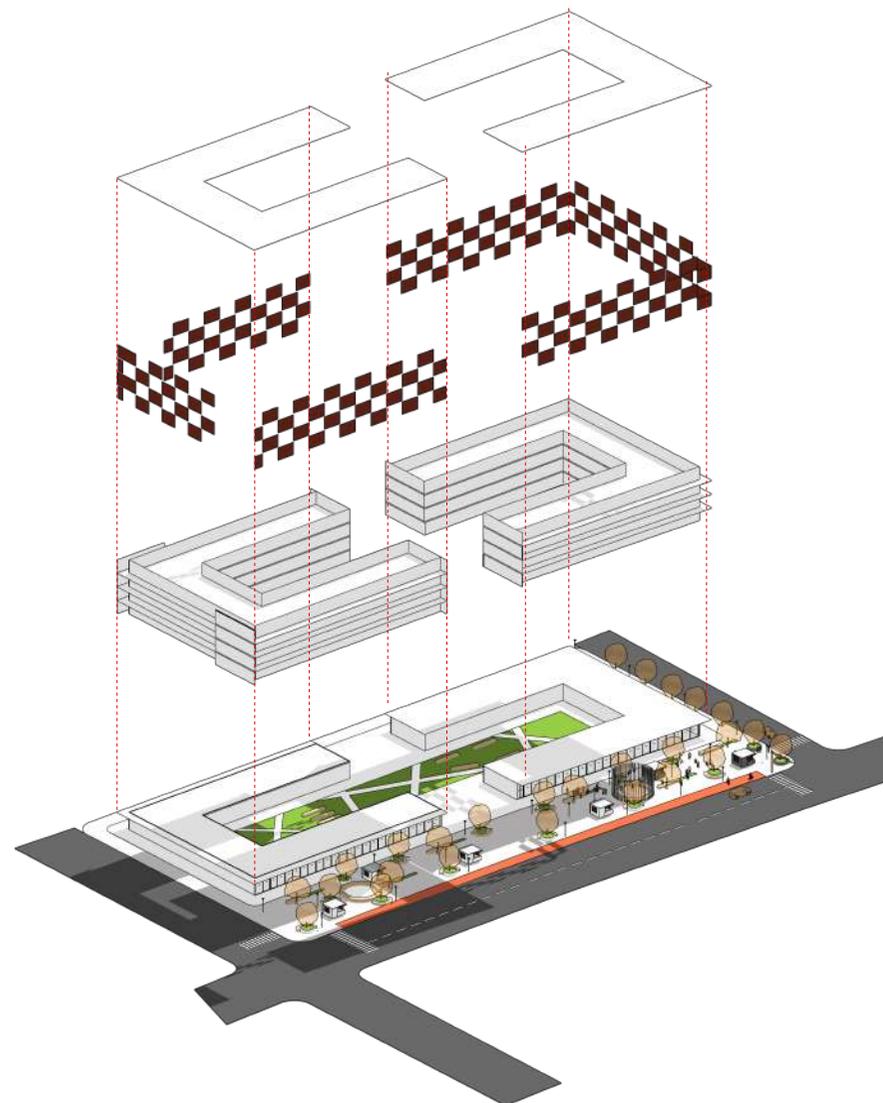
Os pisos superiores dos edifícios são dedicados à função habitacional, com unidades voltadas para as ruas estruturantes e o espaço público central da quadra. A disposição das habitações privilegia a privacidade dos usos domésticos, como lavanderia e recolha de resíduos, mantendo essas funções voltadas para áreas de menor visibilidade, acessíveis apenas aos moradores. A tipologia segue o princípio da habitação coletiva compacta, com foco na funcionalidade, ventilação cruzada e aproveitamento de luz natural.

Piso Térreo – Ativação Urbana

O piso térreo dos edifícios voltados para a rua é destinado a atividades comerciais e de serviços, com o objetivo de ativar o espaço urbano e estimular o fluxo de pessoas, contribuindo para uma rua viva e multifuncional. Já os edifícios voltados para o interior da quadra abrigam habitações no piso térreo, promovendo continuidade residencial e maior integração com os espaços públicos centrais, como praças, zonas de descanso e corredores pedonais.

Acessibilidade e Circulação Vertical

As circulações verticais (escadas e rampas) foram posicionadas de modo a facilitar o acesso direto a partir das vias principais, sem interferir na fruição do espaço público. Os edifícios não utilizam elevadores, considerando a escala baixa da edificação e o enfoque em soluções acessíveis, otimizando custos e garantindo simplicidade construtiva.



ESPAÇO PÚBLICO

No centro da quadra propôs-se um espaço público de convivência, resultado da intersecção natural dos percursos pedonais que atravessam o interior do quarteirão. Este espaço foi concebido como um ponto de encontro comunitário, promovendo o convívio entre os moradores da quadra e, ocasionalmente, a interação com vizinhos externos, reforçando a ideia de comunidade aberta, mas bem estruturada.

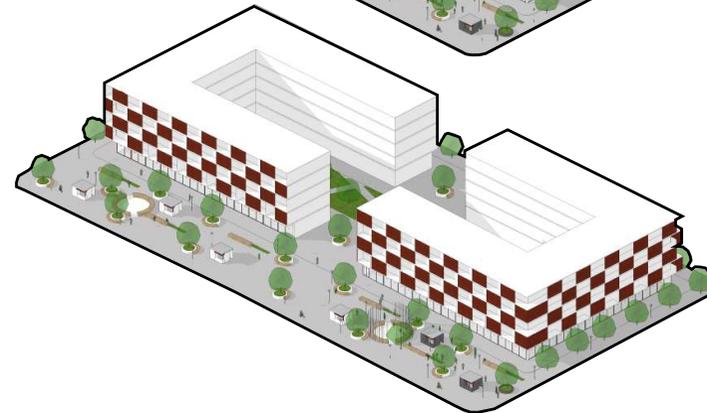
O ambiente central foi também pensado para acolher atividades infantis, com a finalidade de proporcionar um espaço seguro, protegido do tráfego intenso das vias exteriores, onde as crianças possam brincar próximas às suas habitações e sob supervisão comunitária. O mobiliário urbano simples, o sombreamento e a presença de vegetação complementam a qualidade ambiental e o conforto do espaço.

Acessos às Habitações

Os acessos aos apartamentos são feitos por meio de galerias localizadas no interior dos blocos habitacionais, de modo a garantir maior privacidade, segurança e clareza nos fluxos de entrada e saída. Essa estratégia também favorece a orientação dos moradores e visitantes no interior da quadra.

Fachadas e Organização Interna

As fachadas posteriores dos edifícios, voltadas para o interior do bloco, acolhem as áreas de serviço das habitações, como lavanderia e espaços técnicos. Essa disposição assegura que as frentes dos edifícios estejam voltadas para as ruas e o espaço central, mantendo uma organização visual limpa e coerente com o espaço público, além de garantir intimidade às funções domésticas.



CATÁLOGO DE APARTAMENTOS

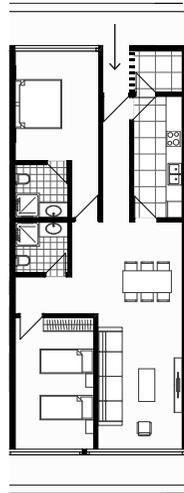
Na proposta desenvolvida para a quadra habitacional do Xiquelene, os apartamentos foram pensados com base nas necessidades reais da população local, considerando tanto a composição típica das famílias residentes quanto os desafios habitacionais enfrentados no contexto urbano de Maputo.

Com o objetivo de oferecer soluções habitacionais acessíveis, funcionais e adaptadas ao modo de vida da comunidade, foram priorizados os apartamentos de tipologia T3, uma vez que a maior parte dos agregados familiares na zona é composta por cerca de 5 ou mais membros. Esta escolha permite acomodar famílias numerosas com maior conforto, respeitando os limites físicos da quadra e mantendo uma boa relação entre densidade e qualidade de vida.

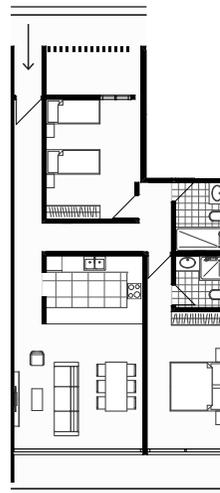
As demais tipologias, como T2 e T1, também foram consideradas em menor escala, para atender à diversidade social da comunidade, incluindo famílias menores, jovens casais e idosos. Todos os apartamentos foram desenhados com plantas simples, eficientes e bem ventiladas, garantindo iluminação natural, ventilação cruzada e zonas de uso bem definidas, sem excessos formais, de modo a facilitar a sua execução e manutenção com recursos locais.

A proposta pretende, assim, promover habitação digna e bem inserida no tecido urbano, assegurando que as soluções habitacionais dialoguem com a realidade social e económica do bairro, sem romper com a lógica de

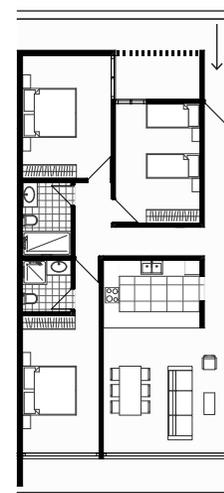
APARTAMENTO T2 A



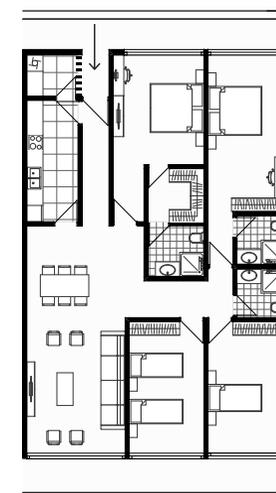
APARTAMENTO T2 B



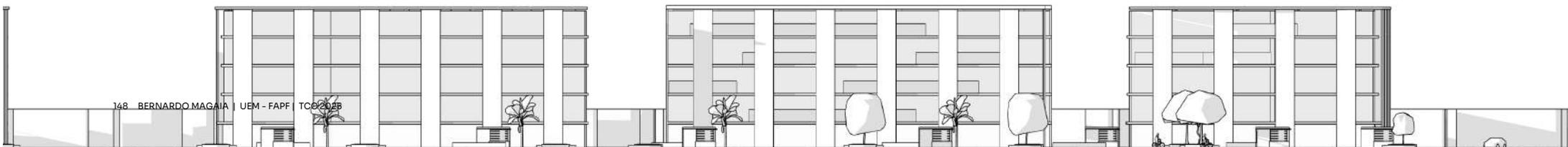
APARTAMENTO T3

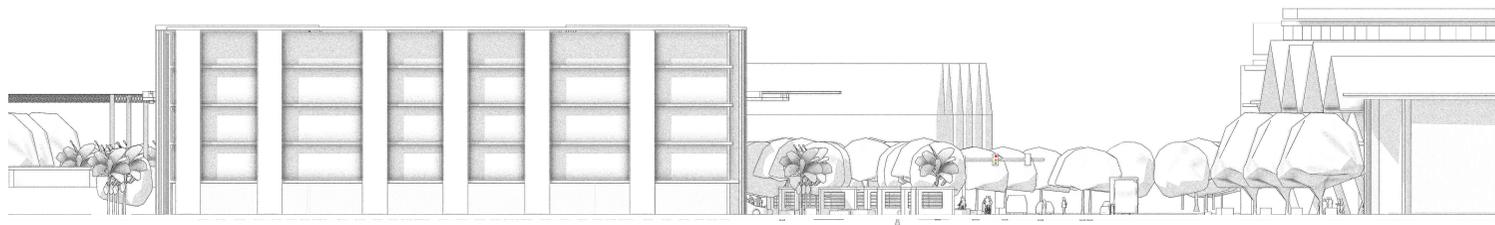
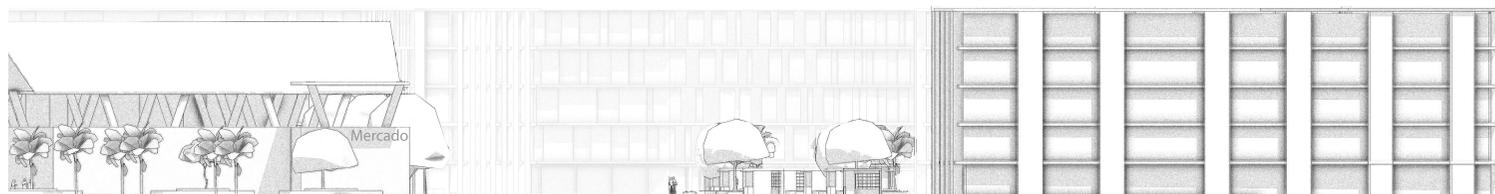
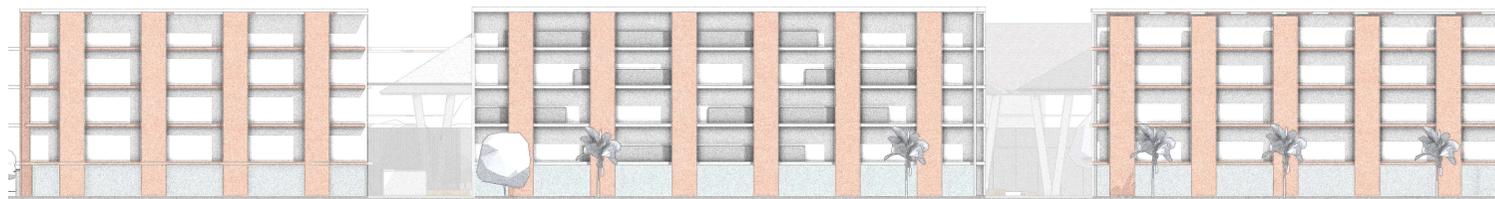
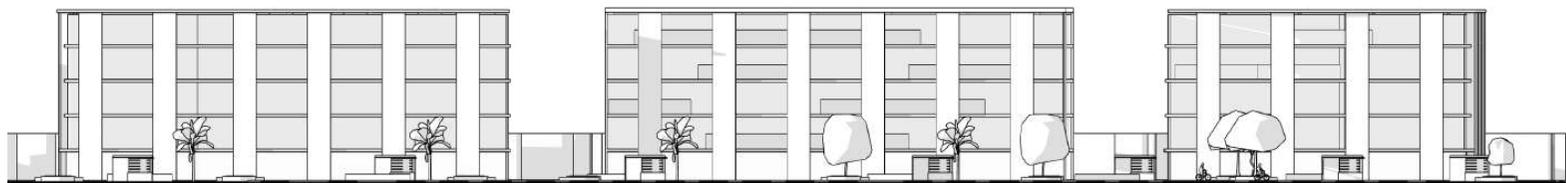


APARTAMENTO T4

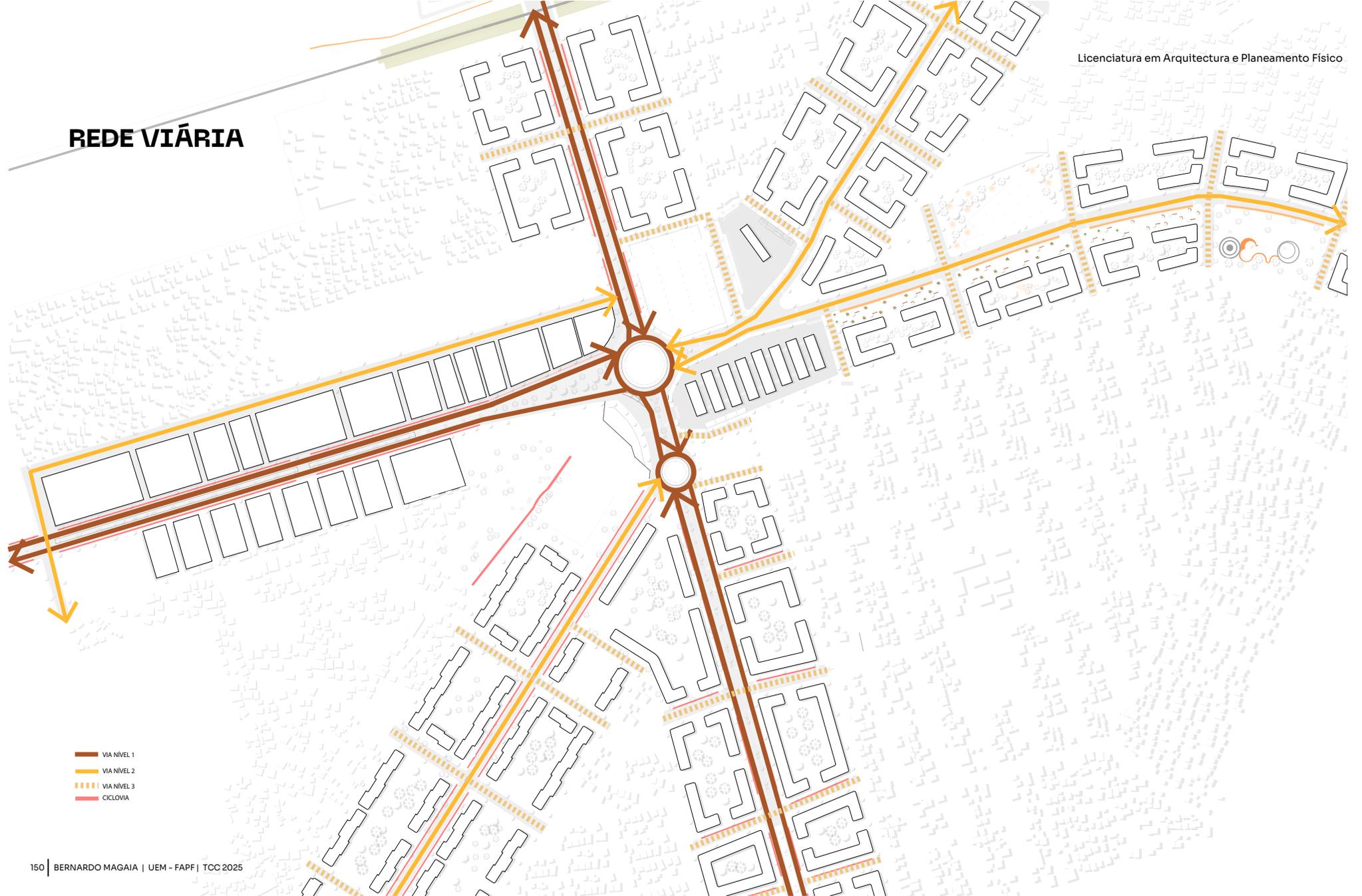


Fonte: Aider Julião TCC





REDE VIÁRIA



- VIA NÍVEL 1
- VIA NÍVEL 2
- VIA NÍVEL 3
- CICLOVIA

REDE VIÁRIA

HIERARQUIA VIÁRIA

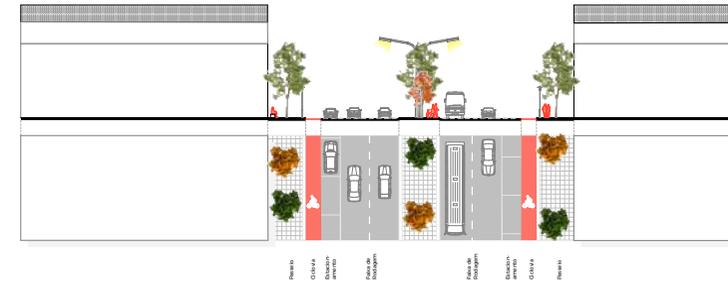
Avenida Julius Nyerere



Rua com Praça Comercial



Avenida das FPLM



A rede viária constitui a estrutura funcional de circulação de uma centralidade urbana, sendo responsável por organizar os fluxos de veículos, pedestres e transportes coletivos. No contexto da proposta para a centralidade do Xiquelene, a requalificação da rede viária visa melhorar a acessibilidade, a legibilidade urbana e a mobilidade integrada, com foco na hierarquização das vias, na priorização da mobilidade pedonal e ciclável, e na redução de conflitos entre diferentes modos de transporte.

Avenida Vladimir Lenine



Avenida Dom Alexandre



Via Terciária



REDE VIÁRIA

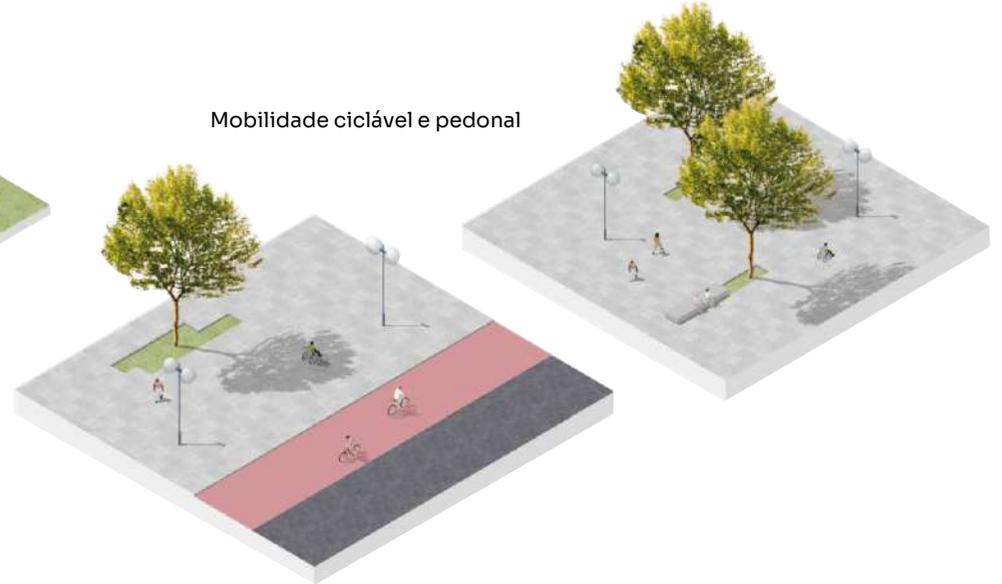
CIRCULAÇÃO E MATERIALIDADE



Mobilidade automóvel e ciclável



Mobilidade ciclável e pedonal



Propõe-se uma rede articulada que valorize corredores principais de conexão, eixos de comércio informal, vias de acesso local e rotas seguras para pedestres, de modo a promover fluidez, segurança e inclusão no espaço urbano.

VERDE URBANO



- VERDE PRIVADO
- VERDE SEMI-PRIVADO
- VERDE PÚBLICO
- CORREDOR VERDE



ACACIA AMARELA
Nome Científico: *Vechella farensiana*
Altura: 7.5 - 15 metros



CASUARINA
Nome Científico: *Casuarina Equisetifolia*
Altura: 15 - 35 metros



ACACIA VERMELHA
Nome Científico: *Delonix regia*
Altura: 15 - 20 metros



JACARANDA
Nome Científico: *Jacaranda*
Altura: 5 - 7.5 metros

INFRAESTRUTURAS URBANAS

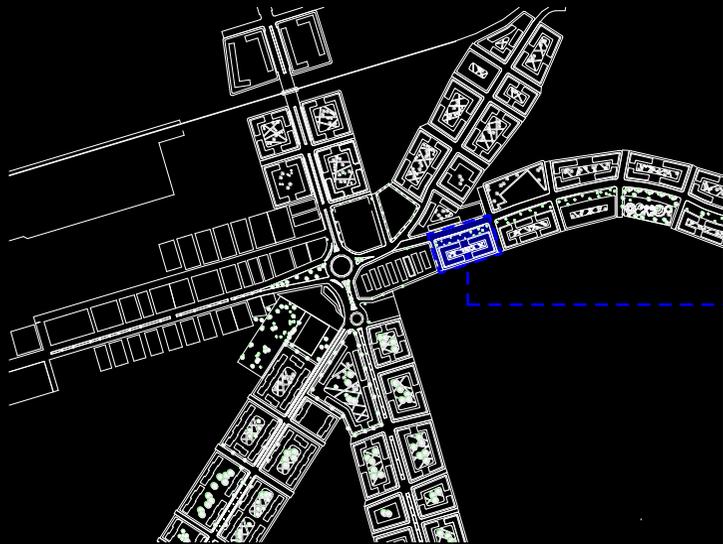


No caso específico do abastecimento de água, a proposta do projecto prevê a ligação dos edifícios habitacionais e espaços comerciais a um centro distribuidor, responsável pela recepção, tratamento e redistribuição da água potável. A partir deste centro, são traçadas redes de canalização que percorrem as vias principais e secundárias da quadra, garantindo a eficiência da distribuição e a acessibilidade universal ao recurso hídrico.

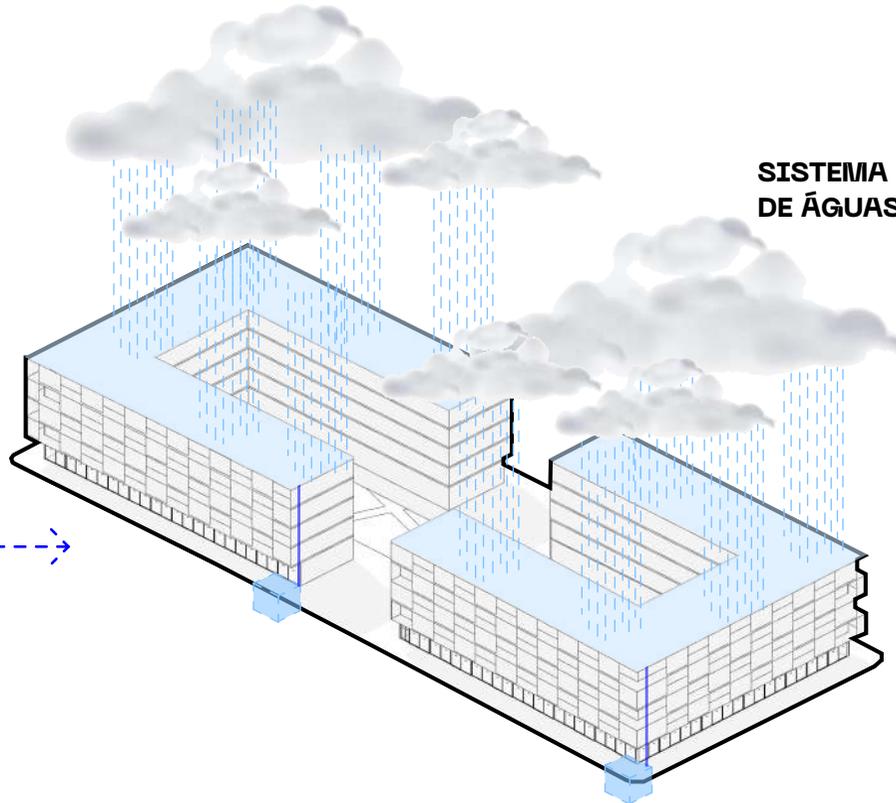
Este sistema foi concebido tendo em vista não apenas a cobertura atual, mas também a possibilidade de expansão futura, considerando o crescimento urbano da zona e a densificação proposta ao longo das vias. A escolha por um traçado claro, funcional e racional visa facilitar a manutenção das redes e evitar interferências com outros sistemas subterrâneos.

— REDE DE COLECTA DE ÁGUAS PLUVIAIS
- - - - REDE DE DISTRIBUIÇÃO DE ÁGUA
● ESTAÇÃO DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

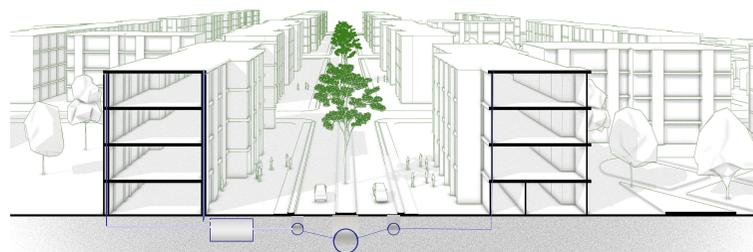
ABASTECIMENTO DE ÁGUA



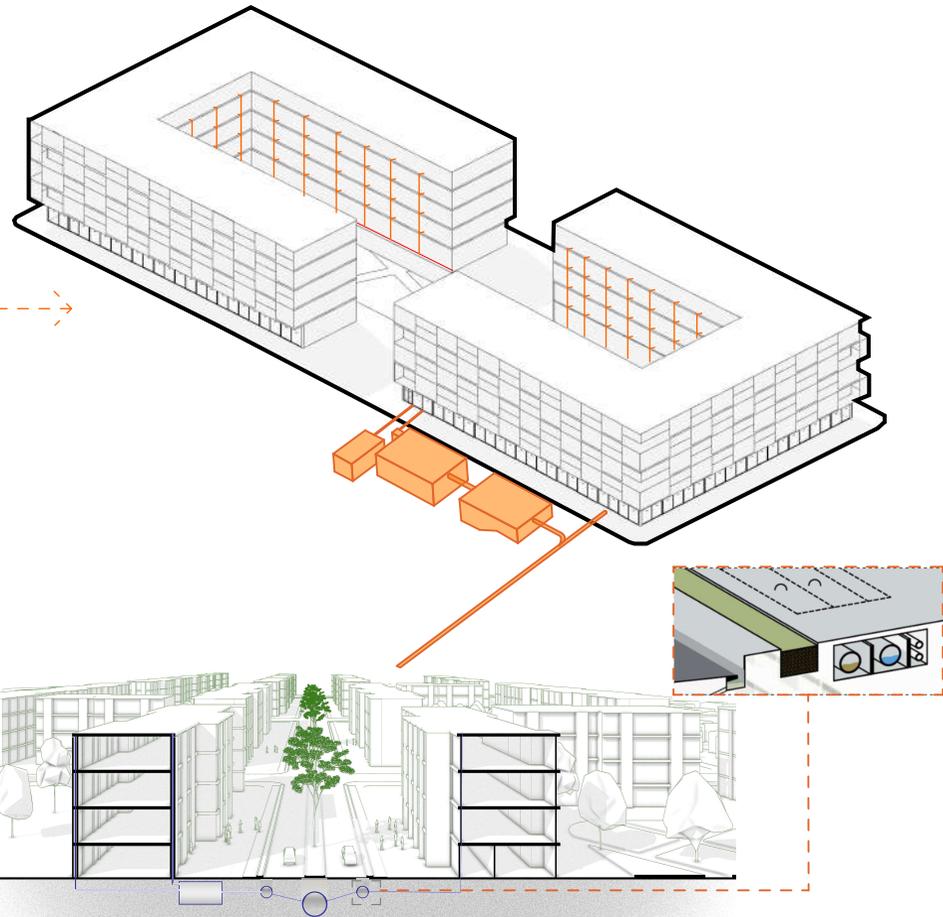
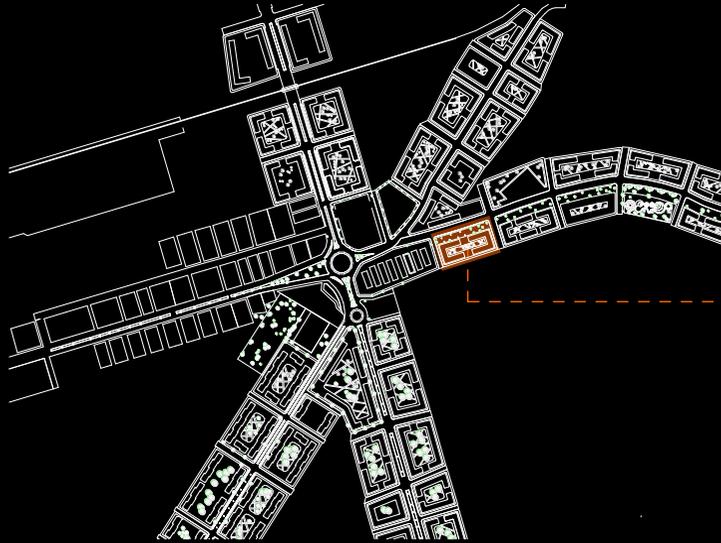
SISTEMA DE CAPTAÇÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS



Sistema de captação de água pluviais para reuso em irrigação em jardins da quadra



SANEAMENTO E DRENAGEM

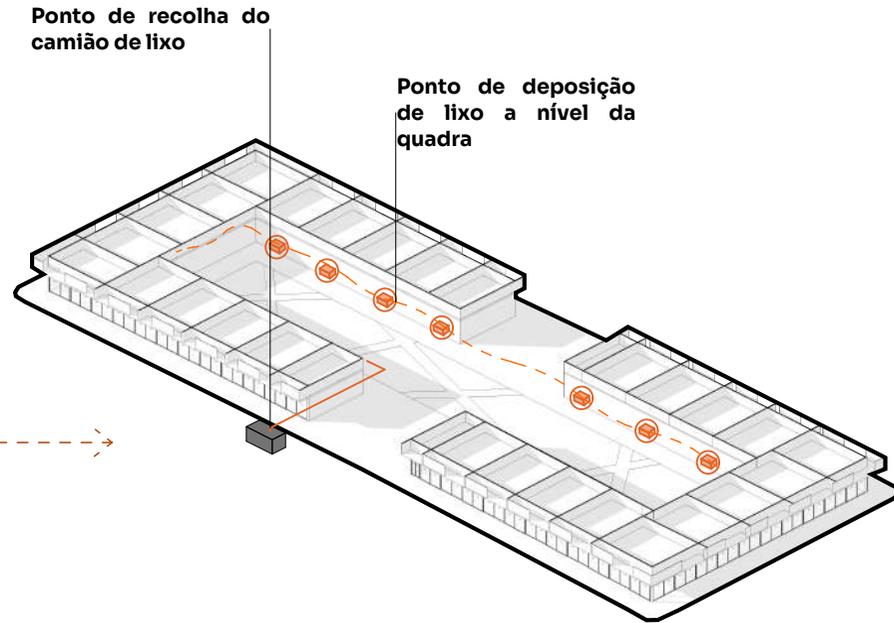
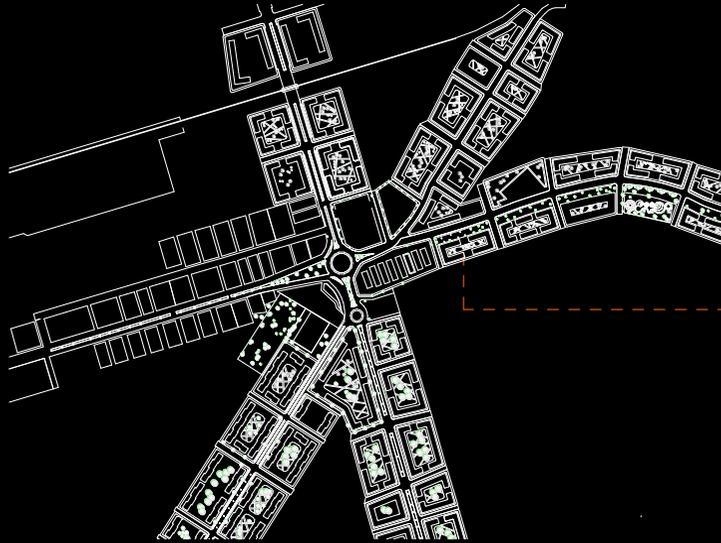


SERVIÇOS URBANOS



- ILUMINAÇÃO PÚBLICA E POSTES DE ENERGIA
- REDE DE ENERGIA ELÉTRICA DE BAIXA TENSÃO
- POSTE DE TRANSFORMAÇÃO (PT)
- PONTOS DE DEPÓSITO DE LIXO E ÁREA DE ABRIGÊNCIA

RECOLHA DE RESÍDUOS SÓLIDOS



A proposta de requalificação urbana do Xiquelene prevê a melhoria do sistema de gestão de resíduos sólidos, com a introdução de soluções funcionais e adaptadas à realidade local. Actualmente, a recolha de lixo é feita de forma irregular e limitada, com ausência de pontos de depósito apropriados, o que contribui para o acúmulo de resíduos em vias, espaços públicos e junto às áreas comerciais e habitacionais.

A proposta inclui a instalação de contentores semienterrados e pontos de recolha acessíveis, estrategicamente distribuídos ao longo dos principais corredores viários e áreas de comércio, incluindo o mercado requalificado.

EQUIPAMENTOS URBANOS

A proposta para a centralidade do Xiquelene contempla a inserção estratégica e a requalificação de equipamentos urbanos essenciais, com o intuito de estruturar o espaço público, promover o ordenamento territorial e responder às necessidades reais da população local.

Dentre os principais equipamentos propostos, destaca-se um **novo mercado integrado a um espaço público qualificado**, permitindo a convivência harmoniosa entre as práticas comerciais e o lazer da comunidade. Este espaço visa substituir os actuais pontos de comércio informal dispersos e desorganizados, oferecendo melhores condições de trabalho, higiene e segurança.

Foi também requalificado **o terminal rodoviário**, reconhecido como um dos principais pontos geradores de fluxos urbanos na zona. A nova proposta reorganiza o tráfego, qualifica os acessos e integra o terminal a um sistema de **mobilidade mais eficiente e acessível**, facilitando o quotidiano dos utilizadores e valorizando o seu entorno imediato.

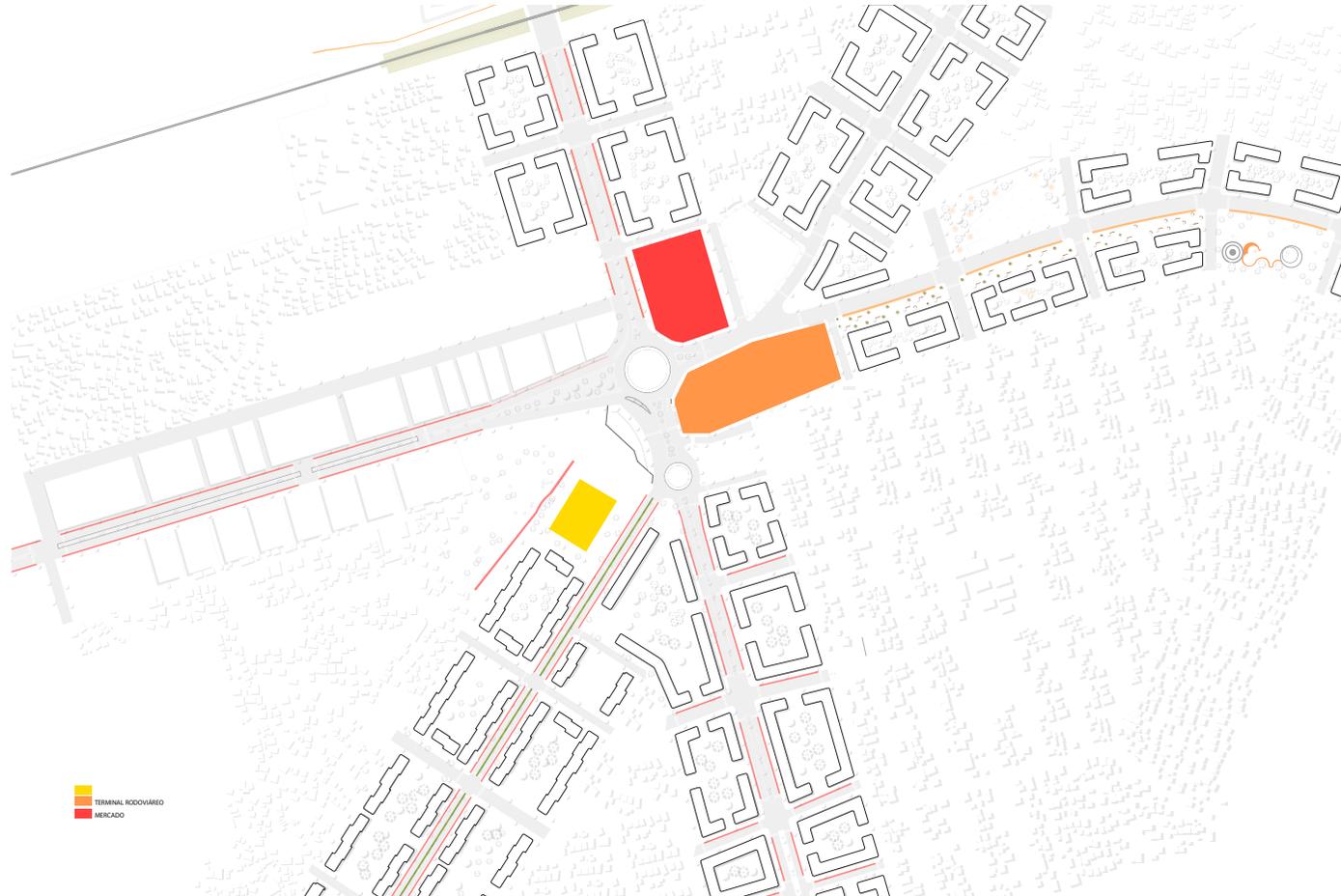


Adicionalmente, a proposta introduz uma **praça comercial linear**, estruturada ao longo das vias principais, que articula o comércio formal e informal com áreas de estar, arborização e mobiliário urbano, contribuindo para a vitalidade da centralidade.

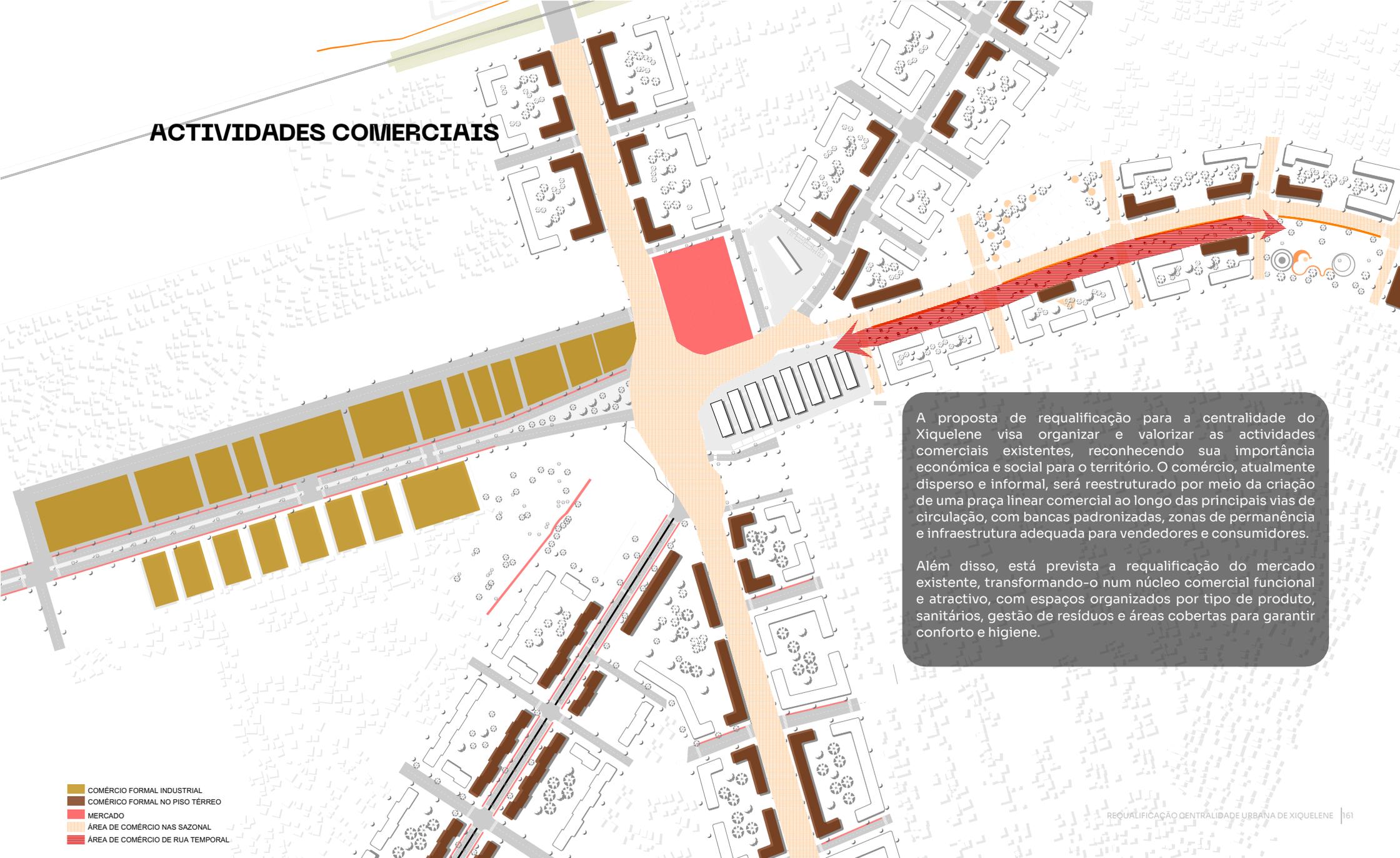
Outros equipamentos, como **espaços públicos multifuncionais, incluindo zonas desportivas**, áreas infantis e pequenas praças de vizinhança, foram estrategicamente posicionados de forma a estimular o uso comunitário, fortalecer os vínculos sociais e garantir o usufruto pleno da cidade.

Dessa forma, os equipamentos urbanos propostos não apenas respondem a uma lógica funcional, mas também reforçam os valores da inclusão, da sustentabilidade e da dignidade urbana.

EQUIPAMENTOS URBANOS



ACTIVIDADES COMERCIAIS



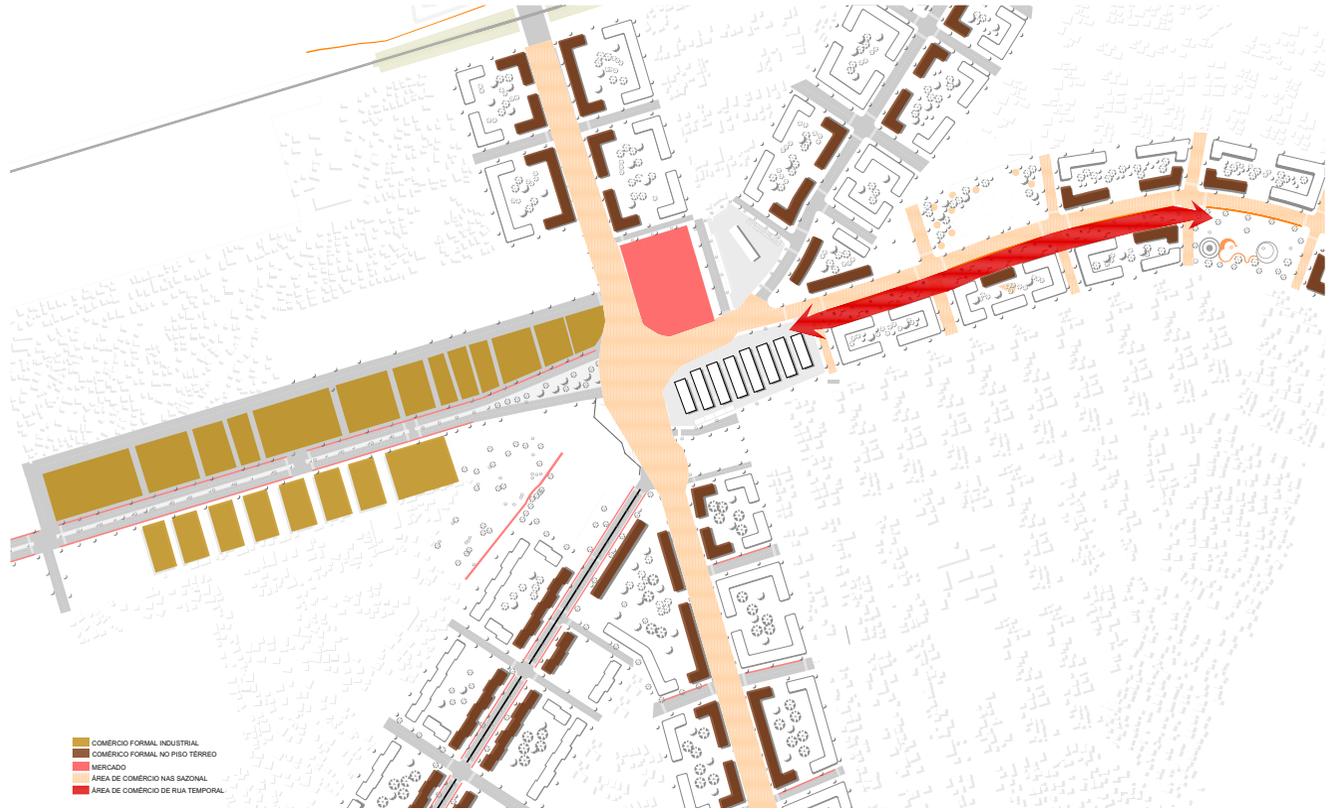
A proposta de requalificação para a centralidade do Xiquelene visa organizar e valorizar as actividades comerciais existentes, reconhecendo sua importância económica e social para o território. O comércio, atualmente disperso e informal, será reestruturado por meio da criação de uma praça linear comercial ao longo das principais vias de circulação, com bancas padronizadas, zonas de permanência e infraestrutura adequada para vendedores e consumidores.

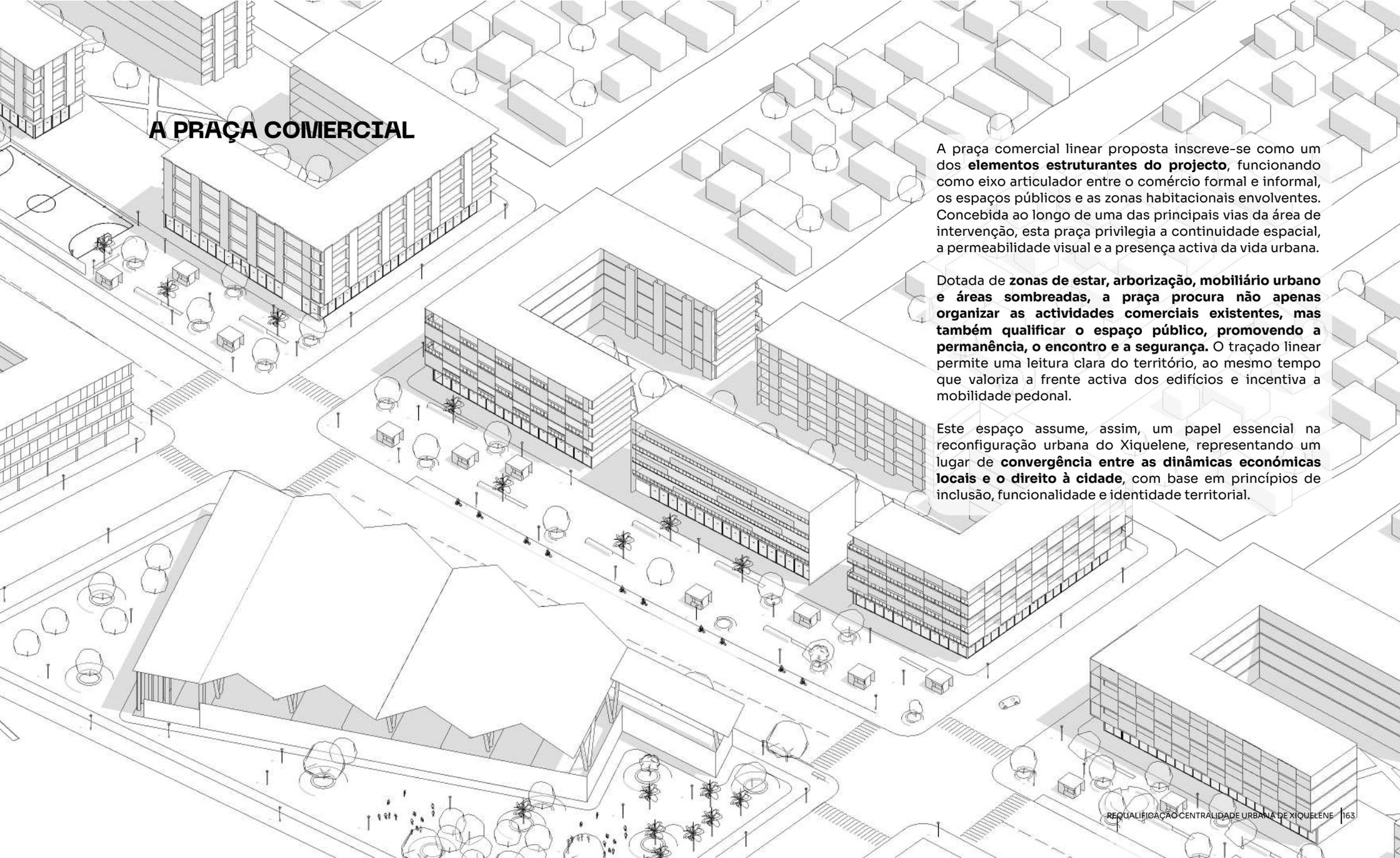
Além disso, está prevista a requalificação do mercado existente, transformando-o num núcleo comercial funcional e atractivo, com espaços organizados por tipo de produto, sanitários, gestão de resíduos e áreas cobertas para garantir conforto e higiene.

- COMÉRCIO FORMAL INDUSTRIAL
- COMÉRCIO FORMAL NO PISO TÉRREO
- MERCADO
- ÁREA DE COMÉRCIO NAS SAZONAL
- ÁREA DE COMÉRCIO DE RUA TEMPORAL

ACTIVIDADES COMERCIAIS

A proposta integra também o uso misto ao longo das frentes de rua, com edifícios de uso comercial no piso térreo e habitação nos pisos superiores, fomentando a vitalidade urbana ao longo do dia. Dessa forma, busca-se equilibrar formalidade e informalidade, garantindo dignidade, mobilidade e acesso aos serviços, sem apagar as dinâmicas locais que conferem identidade à zona.





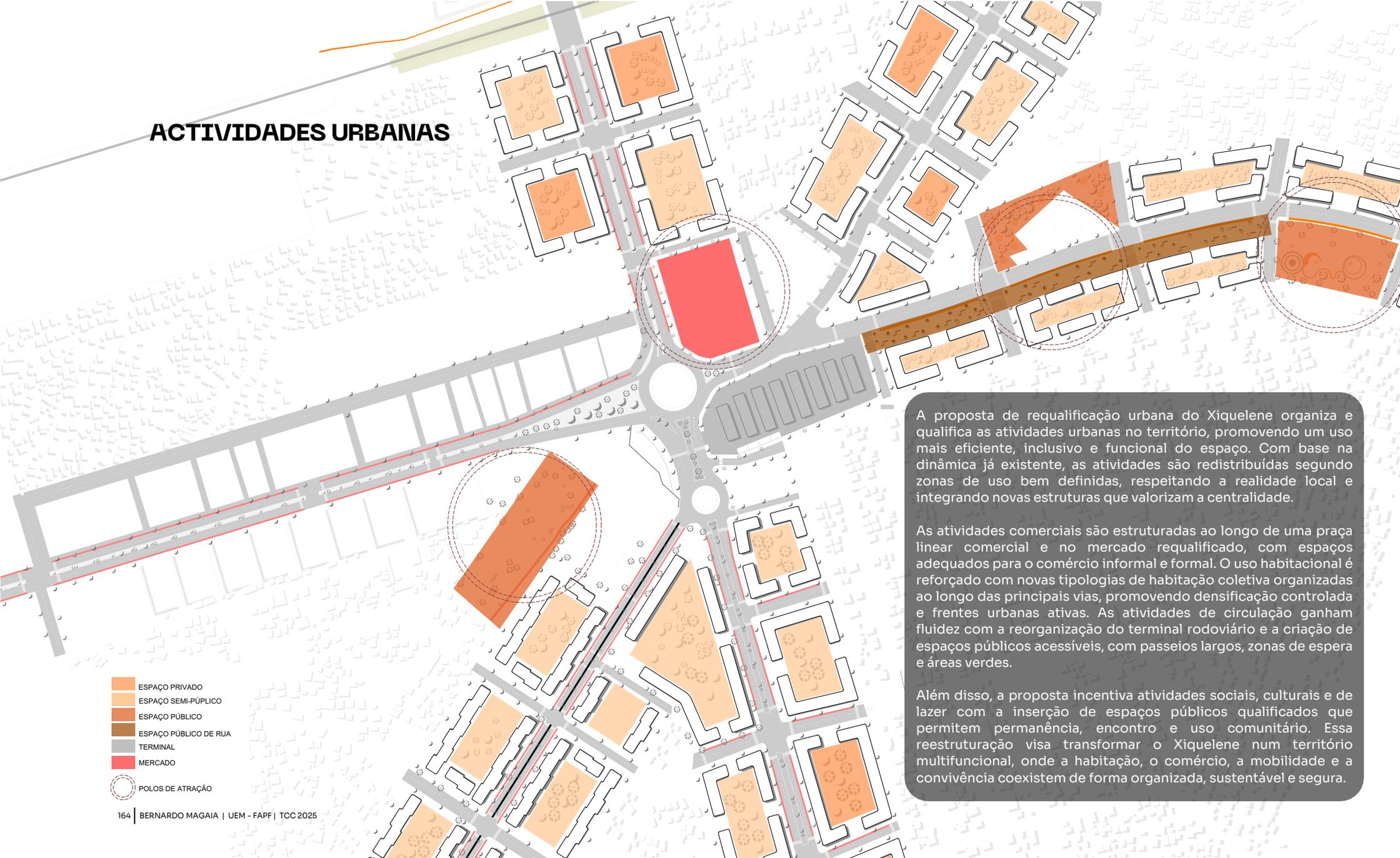
A PRAÇA COMERCIAL

A praça comercial linear proposta inscreve-se como um dos **elementos estruturantes do projecto**, funcionando como eixo articulador entre o comércio formal e informal, os espaços públicos e as zonas habitacionais envolventes. Concebida ao longo de uma das principais vias da área de intervenção, esta praça privilegia a continuidade espacial, a permeabilidade visual e a presença activa da vida urbana.

Dotada de **zonas de estar, arborização, mobiliário urbano e áreas sombreadas**, a praça procura não apenas organizar as actividades comerciais existentes, mas também qualificar o espaço público, promovendo a **permanência, o encontro e a segurança**. O traçado linear permite uma leitura clara do território, ao mesmo tempo que valoriza a frente activa dos edifícios e incentiva a mobilidade pedonal.

Este espaço assume, assim, um papel essencial na reconfiguração urbana do Xiquelene, representando um lugar de **convergência entre as dinâmicas económicas locais e o direito à cidade**, com base em princípios de inclusão, funcionalidade e identidade territorial.

ACTIVIDADES URBANAS



- ESPAÇO PRIVADO
- ESPAÇO SEMI-PÚBLICO
- ESPAÇO PÚBLICO
- ESPAÇO PÚBLICO DE RUA
- TERMINAL
- MERCADO

POLOS DE ATRAÇÃO

A proposta de requalificação urbana do Xiquelene organiza e qualifica as atividades urbanas no território, promovendo um uso mais eficiente, inclusivo e funcional do espaço. Com base na dinâmica já existente, as atividades são redistribuídas segundo zonas de uso bem definidas, respeitando a realidade local e integrando novas estruturas que valorizam a centralidade.

As atividades comerciais são estruturadas ao longo de uma praça linear comercial e no mercado requalificado, com espaços adequados para o comércio informal e formal. O uso habitacional é reforçado com novas tipologias de habitação coletiva organizadas ao longo das principais vias, promovendo densificação controlada e frentes urbanas ativas. As atividades de circulação ganham fluidez com a reorganização do terminal rodoviário e a criação de espaços públicos acessíveis, com passeios largos, zonas de espera e áreas verdes.

Além disso, a proposta incentiva atividades sociais, culturais e de lazer com a inserção de espaços públicos qualificados que permitem permanência, encontro e uso comunitário. Essa reestruturação visa transformar o Xiquelene num território multifuncional, onde a habitação, o comércio, a mobilidade e a convivência coexistem de forma organizada, sustentável e segura.

POLOS DE ATRACÇÃO



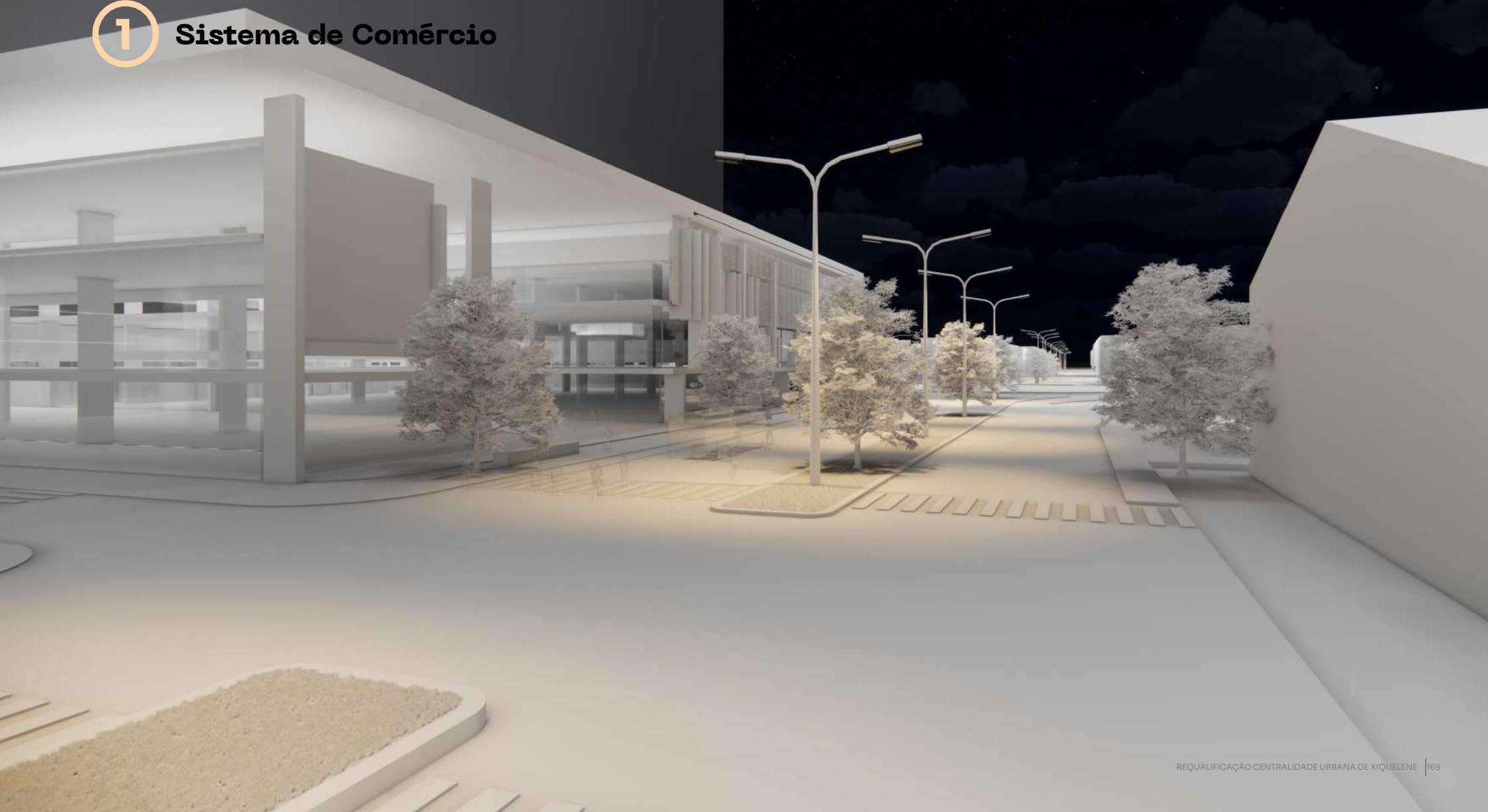








Sistema de Comércio





Sistema de Comércio



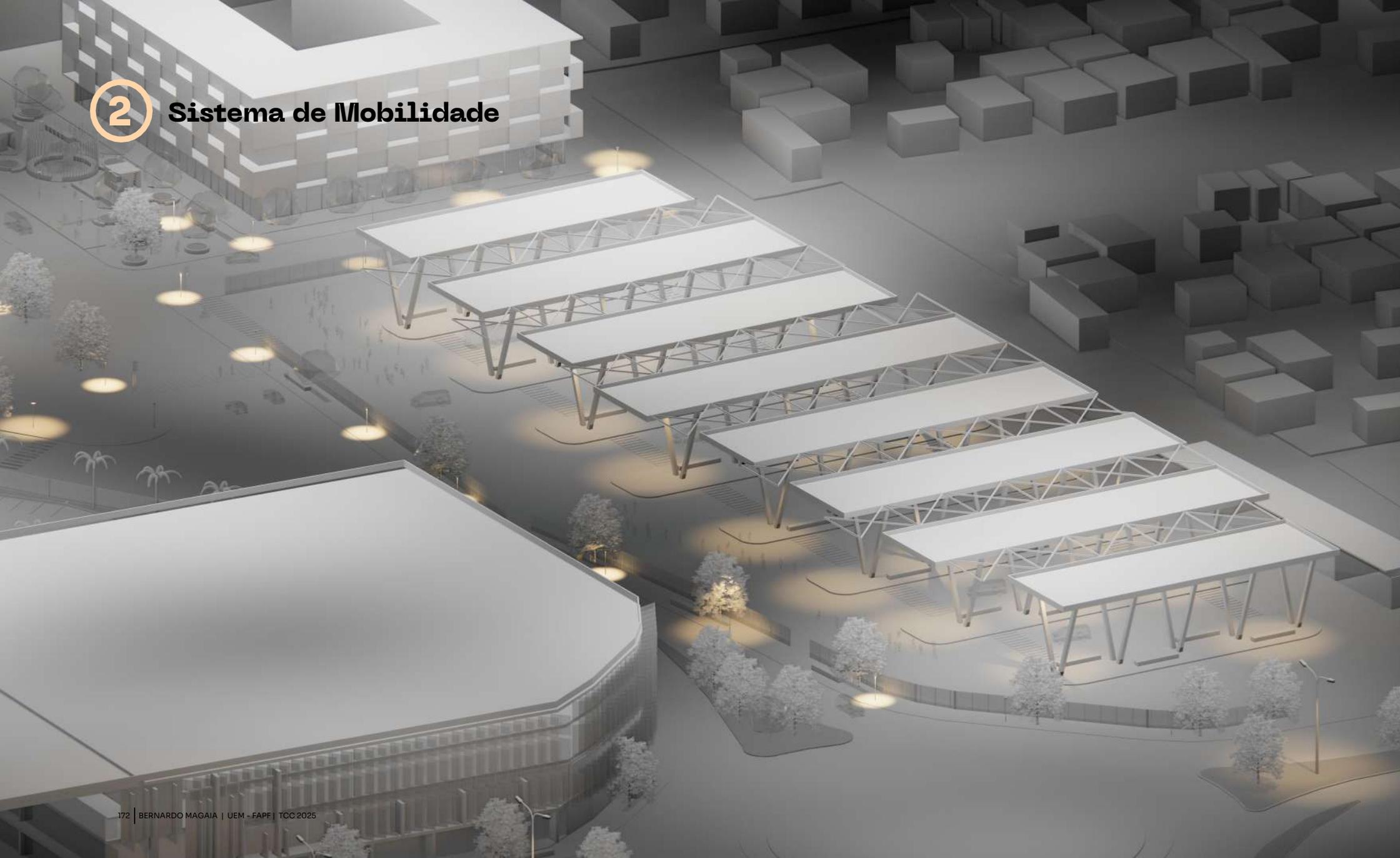


Sistema de Comércio

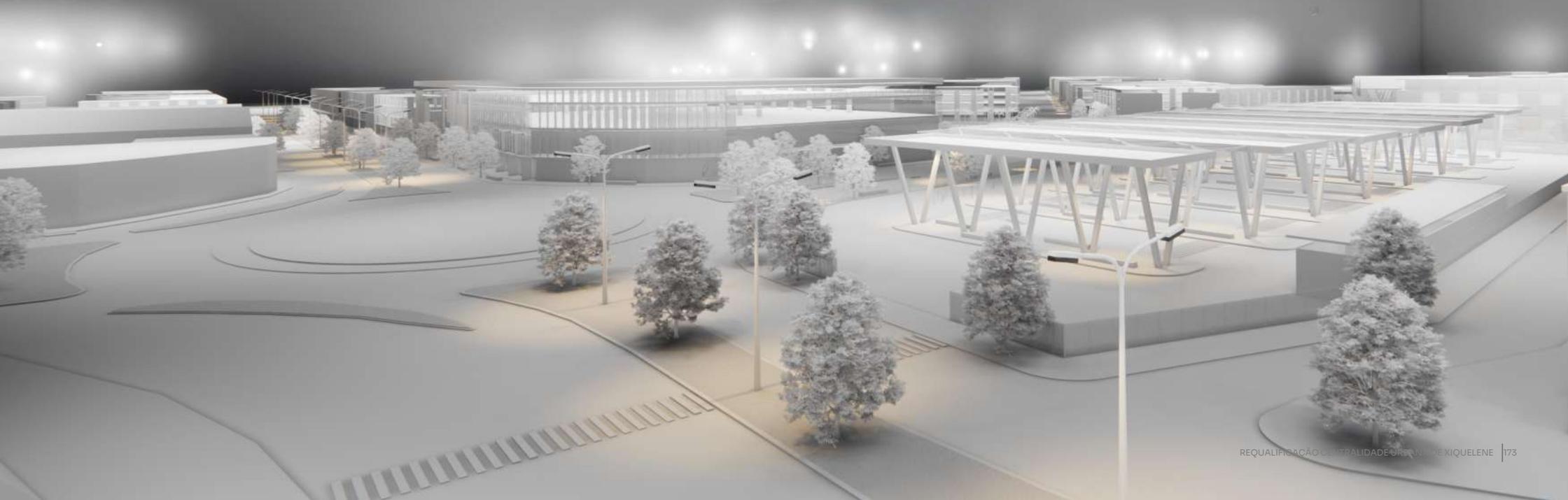


2

Sistema de Mobilidade



2 Sistema de Mobilidade



2 Sistema de Mobilidade

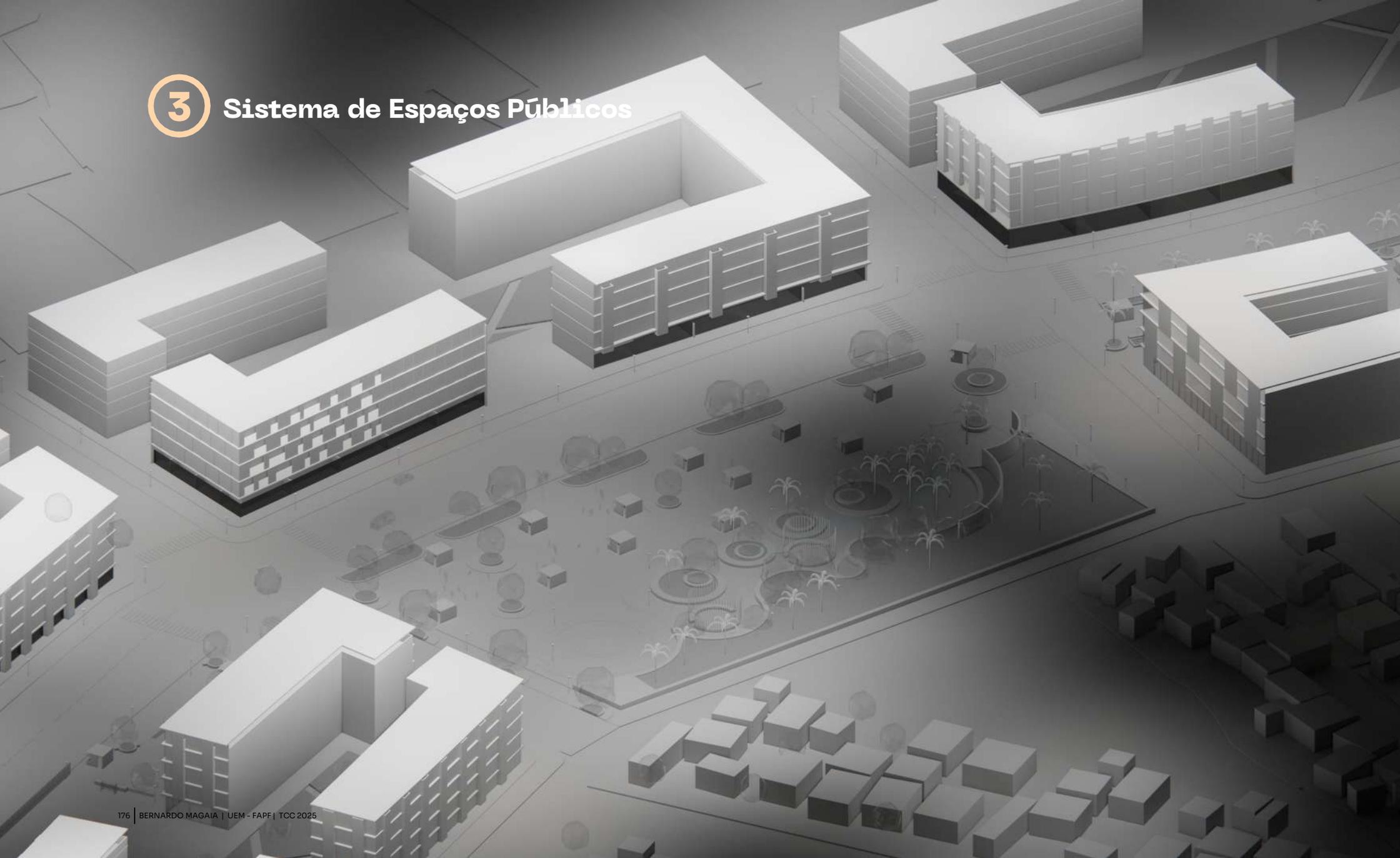


2 Sistema de Mobilidade



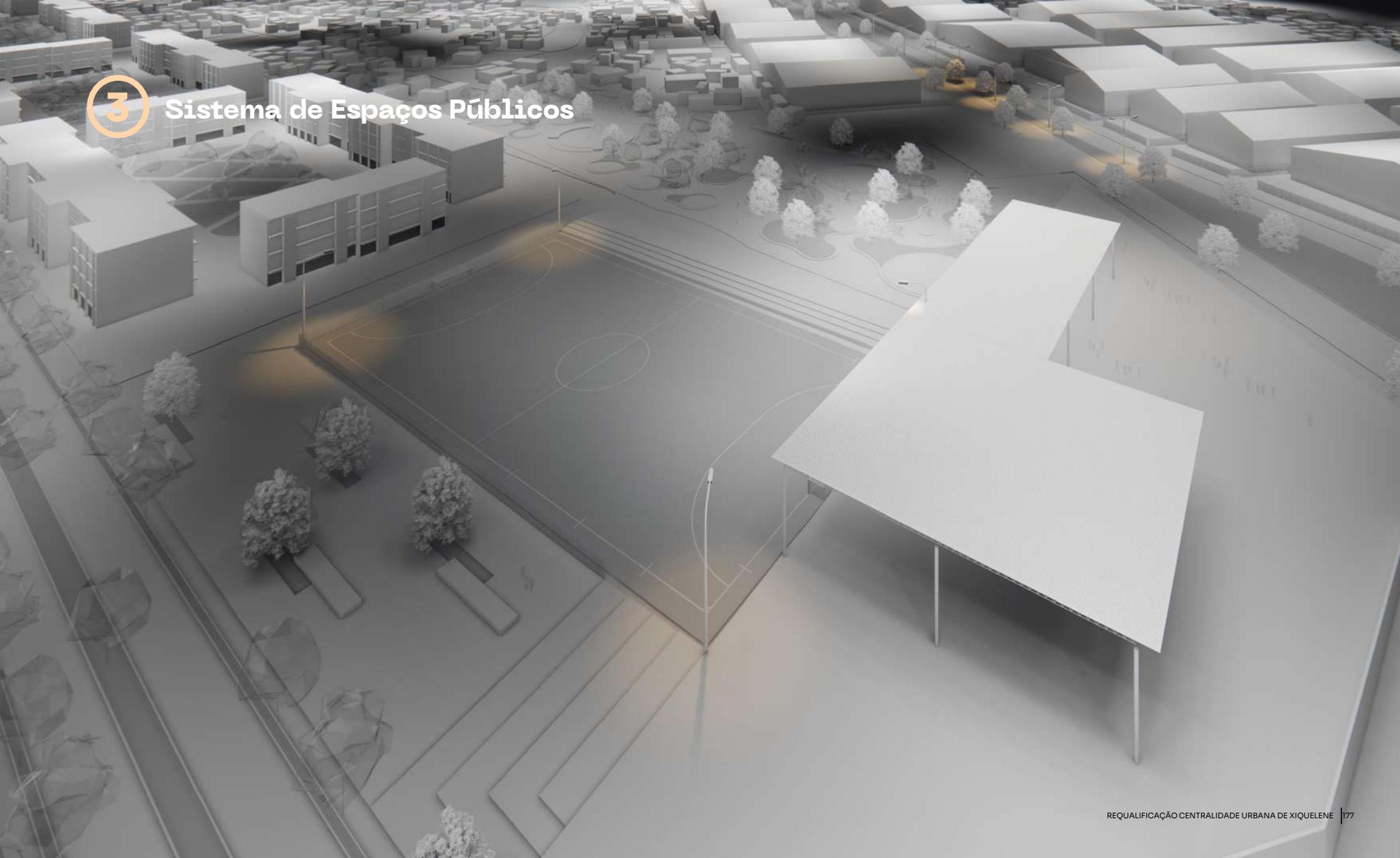
3

Sistema de Espaços Públicos

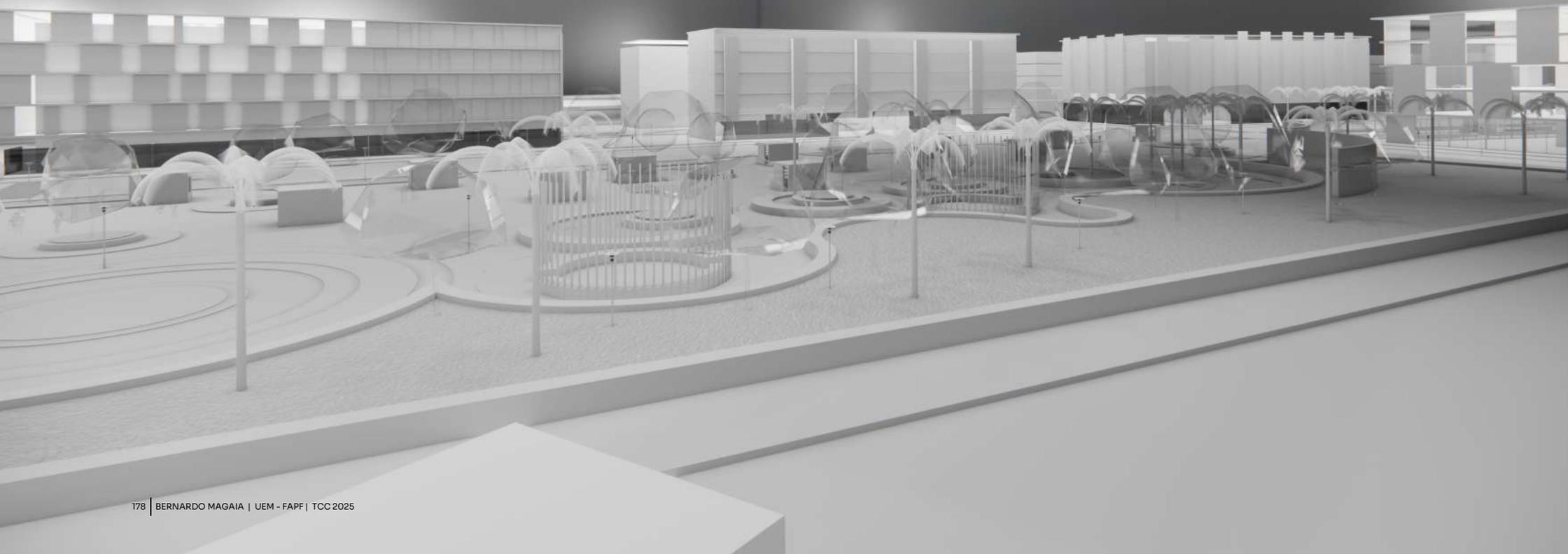


3

Sistema de Espaços Públicos



3 Sistema de Espaços Públicos



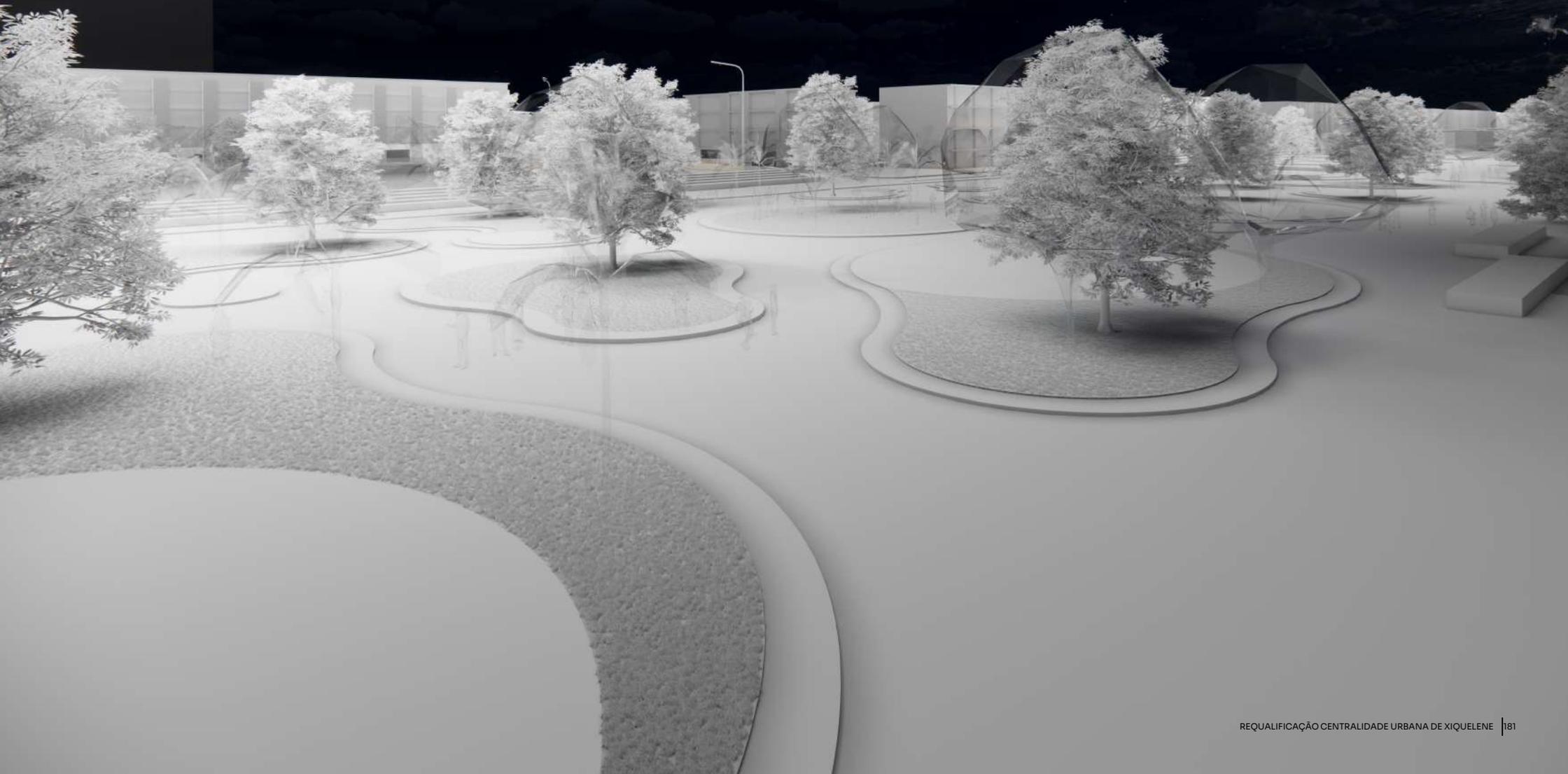
3 Sistema de Espaços Públicos



3 Sistema de Espaços Públicos



3 Sistema de Espaços Públicos



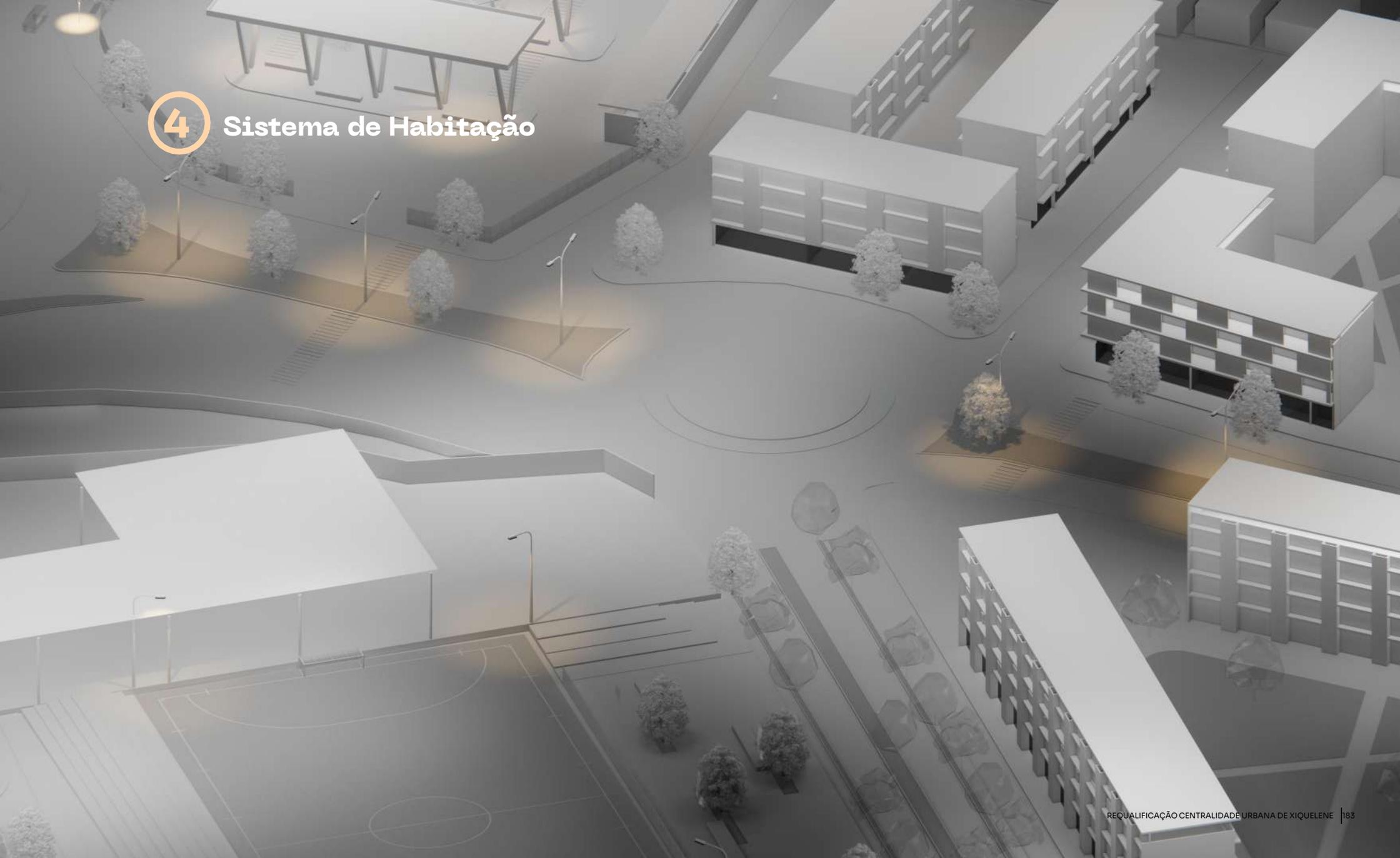
4

Sistema de Habitação





Sistema de Habitação



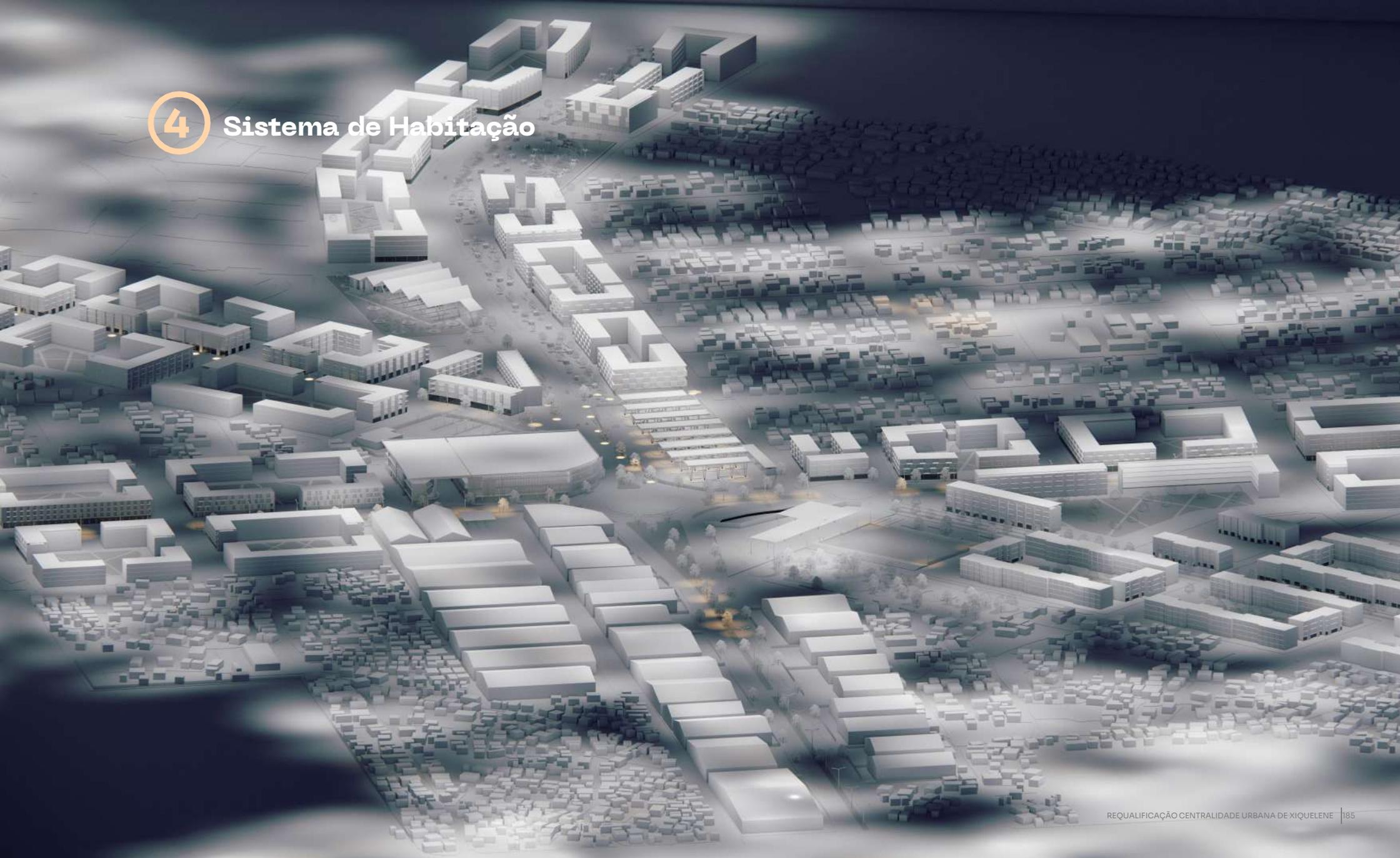


Sistema de Habitação





Sistema de Habitação



ARBORIZAÇÃO

ESPÉCIES URBANAS E NATURAIS

A arborização constitui um elemento essencial para a qualificação ambiental e funcional dos espaços urbanos, sobretudo em regiões de clima tropical como o da cidade de Maputo. No caso da centralidade urbana do Xiquelene, marcada por elevada densidade populacional, intensa atividade comercial e presença expressiva da informalidade, a introdução e valorização de áreas arborizadas não deve ser tratada apenas como recurso estético ou decorativo.

As árvores desempenham múltiplas funções vitais, como a regulação microclimática, a mitigação da poluição sonora e atmosférica, a melhoria da permeabilidade do solo, além de proporcionarem sombra, conforto térmico e qualidade ambiental aos espaços públicos — atributos indispensáveis em zonas urbanas carentes de infraestrutura verde.

Neste sentido, a proposta de requalificação do Xiquelene inclui a implementação estratégica de arborização adaptada ao contexto climático local, priorizando espécies com características apropriadas, como copas amplas para sombreamento eficaz, folhas resistentes à poluição urbana e boa adaptação ao regime hídrico da região. Além disso, a arborização pode ser integrada ao desenho urbano de praças, corredores pedonais e zonas comerciais, promovendo bem-estar, caminhabilidade e valorização dos espaços coletivos.

Ao incorporar a vegetação como infraestrutura verde funcional, pretende-se contribuir para uma transformação urbana sustentável, resiliente e sensível ao ambiente e às dinâmicas sociais locais.

Serão distribuídas ao longo das vias e espaços públicos, de forma a reforçar a arborização existente e garantir o sombreamento em espaços públicos e de permanência de pessoas.



ACACIA VERMELHA

Nome Científico:
Delonix regia
Altura: **15 - 20 metros**



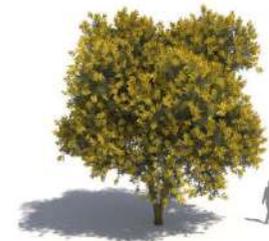
CASUARINA

Nome Científico: *Casuarina*
Equisetifolia
Altura: **15 - 35 metros**



JACARANDA

Nome Científico:
Jacaranda
Altura: **5 - 7.5 metros**



ACACIA AMARELA

Nome Científico:
Vechellia farenisiana
Altura: **7.5 - 15 metros**

ARBORIZAÇÃO



Nome Científico: **Delonix regia**
Nome Comum: **Flamboyant (Acácia-rubra)**
Altura (m): **8-12 m**



Nome Científico: **Milletia stuhlmannii**
Nome Comum: **Panga-Panga**
Altura (m): **10-15 m**



Nome Científico: **Khaya nyasica**
Nome Comum: **Mogno africano**
Altura (m): **15-20 m**



Nome Científico: **Vachellia farnesiana**
Nome Comum: **Acácia-amarela**
Altura (m): **8-14 m**



Nome Científico: **Bauhinia variegata**
Nome Comum: **Pata-de-vaca**
Altura (m): **6-10 m**



Nome Científico: **Albizia lebbekii**
Nome Comum: **Albízia**
Altura (m): **12-18 m**



Nome Científico: **Spathodea campanulata**
Nome Comum: **Espatódea (Árvore-chama)**
Altura (m): **10-12 m**



Nome Científico: **Jacaranda mimosifolia**
Nome Comum: **Jacarandá**
Altura (m): **8-15 m**

ARBORIZAÇÃO

ESPÉCIES URBANAS CRITÉRIOS DE SELECÇÃO

No âmbito da proposta de requalificação urbana do Xiquelene, a arborização desempenha um papel estratégico tanto na qualificação ambiental do espaço público como na estruturação paisagística das zonas de convívio e circulação. Para isso, foram selecionadas espécies arbóreas com elevada adaptabilidade ao clima tropical húmido de Maputo, baixo custo de manutenção, valor paisagístico e potencial para oferecer sombra, além de contribuírem para o conforto térmico, regulação microclimática e valorização estética da área intervencionada.

As espécies selecionadas foram:

Khaya nyasica (Mogno-africano)

Critério: Espécie nativa com grande valor ornamental e medicinal.

Importância: Proporciona sombra ampla e valoriza a identidade ecológica local.

Terminalia sericea (Panga-panga)

Critério: Boa adaptação a solos arenosos e resistentes à poluição urbana.

Importância: Útil em avenidas e praças com tráfego intenso.

Albizia lebbbeck (Sombreiro-indiano)

Critério: Rápido crescimento e copa densa.

Importância: Ideal para calçadas e corredores pedonais.

Delonix regia (Chama)

Critério: Valor paisagístico elevado e florada exuberante.

Importância: Estimula apropriação dos espaços públicos e identidade visual.

Millettia stuhlmannii (Pau-ferro)

Critério: Espécie moçambicana resistente, de madeira densa.

Importância: Potencial decorativo e resistência a pragas.

Cocos nucifera (Coqueiro)

Critério: Simbolismo tropical e adequação a zonas costeiras.

Importância: Ideal para áreas lúdicas e campos desportivos, reforçando o carácter local.

Importância

A introdução destas espécies arbóreas visa promover espaços urbanos mais saudáveis, resilientes e inclusivos, elevando a qualidade ambiental dos ambientes urbanos no Xiquelene. A diversidade botânica proposta responde tanto às necessidades funcionais — como sombreamento, conforto térmico e controle da poeira — quanto aos valores simbólicos e estéticos da paisagem urbana. Em áreas como a praça comercial linear, espaços de lazer e zonas habitacionais, a arborização assume papel estruturante, favorecendo a permanência, o encontro e o sentimento de pertença dos moradores.

MATERIALIDADE

MATERIAIS

A escolha dos materiais visa assegurar a resistência ao desgaste provocado pelo intenso fluxo de pedestres e à exposição direta ao sol e à chuva, bem como promover ambientes urbanos visualmente agradáveis, coerentes e seguros. Nesse sentido, são priorizados:

Pavimentos antiderrapantes e drenantes: recomendados para zonas pedonais, garantindo segurança durante a caminhada, mesmo em períodos de chuva. A utilização de blocos intertravados de concreto ou pavimentos permeáveis ajuda também na drenagem natural da água.

Concreto moldado in loco: aplicado em calçadas e áreas de permanência, permite flexibilidade de desenho, integração de vegetação e sinalização tátil, além de facilitar a manutenção pontual.

Revestimentos de superfície epóxi ou pintura termoplástica para ciclofaixas e faixas de pedestres: materiais com elevada resistência ao tráfego e à abrasão, ideais para garantir visibilidade, durabilidade e segurança nas zonas de mobilidade ativa.

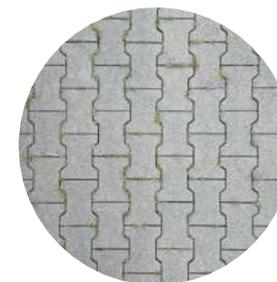
Elementos de mobiliário urbano em aço galvanizado, madeira tratada ou polímeros reciclados: escolhidos pela sua durabilidade e baixa manutenção, ideais para bancos, papeleiras, postes de iluminação e pérgulas.



Área de espaços públicos e semipúblicos



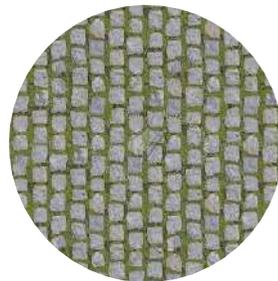
Pavê (Passeios e vias terciárias)



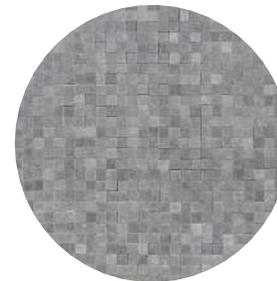
Pavimento espaços públicos



Pavimento poroso (áreas de estacionamento)



Pavimento poroso



Betão moldado in loco

MOBILIÁRIO URBANO



BANCO C/ FLOREIRA



BANCO EM BETÃO



BANCO C/ ASSENTO DE MADEIRA



RECOLHA DE LIXO



LAVATORIO PUBLICO



PLACAS INFORMATIVAS



ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS



CARREGAMENTO DE DISPOSITIVOS

'6

TCC 2024-2025

ESTIMATIVA DE CUSTOS

ÍNDICE
Orçamento

**Sexto
Capítulo.**



ORÇAMENTO

Parâmetros considerados:

Área total de implantação: **435.697,09 m² = 43,57 hectares**

Faixa de custo médio por hectare (**referência Juan Mascaró**):

Infraestruturas urbanas: 265.253,94 m² - 26,53 ha **entre 120.000 a 140.000 USD/ha**

Edificações (estimado): 170.443,15 m² - 17,04 ha **entre 180.000 a 220.000 USD/ha**

Taxa de câmbio: **1 USD = 75 MTN**

Custo Estimado das Infraestruturas Urbanas

Com base na faixa de 120.000 a 140.000 USD por hectare:

Faixa de Custo	Custo em USD	Custo em MZN (x75)
Mínimo	120.000 x 26,53 = 3.183.600	3.183.600 x 75 = 238.770.000 MTN
Médio	130.000 x 26,53 = 3.448.900	3.448.900 x 75 = 258.667.500 MTN
Máximo	140.000 x 26,53 = 3.714.200	3.714.200 x 75 = 278.565.000 MTN

Custo Estimado das Edificações

Com base na faixa de 180.000 a 220.000 USD por hectare:

Faixa de Custo	Custo em USD	Custo em MZN (x75)
Mínimo	180.000 x 17,04 = 3.067.200	3.067.200 x 75 = 230.040.000 MTN
Médio	200.000 x 17,04 = 3.408.000	3.408.000 x 75 = 255.600.000 MTN
Máximo	220.000 x 17,04 = 3.748.800	3.748.800 x 75 = 281.160.000 MTN

Custo Total Estimado (Infraestruturas + Edificações)

Faixa Total	Custo Total em USD	Custo Total em MZN
Mínimo	3.183.600 + 3.067.200 = 6.250.800 USD	468.810.000 MTN
Médio	3.448.900 + 3.408.000 = 6.856.900 USD	514.267.500 MTN
Máximo	3.714.200 + 3.748.800 = 7.463.000 USD	559.725.000 MTN

Custos Estimados (com base nas áreas corretas)

Categoria	Faixa de Custo	Valor em USD	Valor em MZN
Infraestruturas Urbanas	120k - 140k USD/ha	3,18M - 3,71M	238M - 278M MTN
Edificações	180k - 220k USD/ha	3,06M - 3,75M	230M - 281M MTN
Total Geral	Mín - Máx	6,25M - 7,46M	468M - 559M MTN

7

TCC 2024-2025

CONSIDERAÇÕES FINAIS

ÍNDICE

Reflexões finais

Nota Conclusiva

Referências Bibliográficas

Sétimo
capítulo.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta de requalificação da centralidade urbana do Xiquelene nasce do reconhecimento da complexidade, vitalidade e potencial urbano de uma zona marcada por contradições — ao mesmo tempo periférica em infraestrutura e central em funções urbanas. Ao longo deste trabalho, foi possível demonstrar que o Xiquelene não é apenas um ponto de trânsito ou comércio informal: é um território vivo, sustentado por dinâmicas próprias de produção do espaço, redes de sociabilidade e práticas cotidianas de sobrevivência e pertencimento.

Com base num olhar sensível e técnico, procurou-se articular estratégias de intervenção urbana com princípios de inclusão, sustentabilidade e respeito às dinâmicas locais. A reorganização do terminal rodoviário, a requalificação do mercado, a criação de uma praça linear comercial, a introdução de espaços públicos de qualidade e o redesenho habitacional são mais do que propostas físicas: são tentativas de restaurar a dignidade urbana a uma área que por muito tempo sobreviveu à margem do planeamento.

As soluções projectuais adotadas — como **a reorganização da mobilidade em torno do terminal, a criação de espaços públicos inclusivos, a introdução de uma praça linear comercial e o redesenho habitacional com base na escala do bairro** — procuram restabelecer relações entre espaço, função e comunidade. Mais do que obras, trata-se de gestos urbanísticos que escutam o território.

As experiências comparadas com outras centralidades — **Magoanine, Zimpeto e Benfica** — demonstraram que, embora com diferentes graus de consolidação e infraestrutura, essas zonas compartilham desafios comuns: informalidade resiliente, crescimento desordenado e ausência de planeamento proactivo. A partir desse panorama, evidencia-se que há uma oportunidade de redefinir o papel dessas centralidades no tecido metropolitano, reconhecendo-as como zonas estratégicas para um urbanismo mais justo, descentralizado e sensível ao contexto moçambicano.

Este projeto também lança luz sobre a necessidade de repensar os instrumentos de ordenamento territorial, buscando integrar políticas públicas, práticas de projeto e participação comunitária. Não basta intervir no espaço físico — é necessário **requalificar a relação entre o cidadão e a cidade**, entre a gestão pública e as realidades vividas.

Ao reconhecer que não existe cidade sem pessoas, este trabalho reafirma que qualquer proposta de transformação urbana deve começar pelo respeito às práticas, aos afetos e à complexidade do cotidiano. O Xiquelene é, nesse sentido, **mais do que um caso de estudo: é um manifesto de urbanidade**.

REFLEXÕES FINAIS

Ao concluir este trabalho, torno-me ainda mais consciente da complexidade que envolve a prática urbanística em contextos como o da cidade de Maputo, particularmente em áreas como o Xiquelene, onde a realidade urbana se entrelaça com a espontaneidade do crescimento, a informalidade das práticas quotidianas e a força vital das redes de sociabilidade locais.

Através da observação, análise etnográfica e do contacto com os modos de vida locais, compreendi que as intervenções físicas devem ser resultado de um profundo respeito pelas práticas já enraizadas — especialmente nas centralidades informais onde a cidade se reinventa diariamente.

Reflectir sobre o uso da rua como espaço de vida, a presença do comércio informal nas bermas, a morfologia fragmentada dos lotes, e os fluxos gerados pelo terminal rodoviário, fez-me compreender que um bom projecto urbano não pode simplesmente apagar essas dinâmicas. Pelo contrário, deve acolhê-las, organizá-las e fortalecê-las, criando estruturas mais acessíveis, funcionais e seguras — sem eliminar a espontaneidade que dá identidade ao lugar.

As discussões sobre arborização, gestão de resíduos sólidos, pavimentos permeáveis e o desenho de espaços públicos resilientes trouxeram à tona a necessidade urgente de desenvolver soluções que estejam alinhadas com o clima tropical de Maputo.

Durante toda a proposta, houve o esforço de não impor uma ordem rígida, mas sim de integrar os sistemas espontâneos da urbanidade real (como as barracas, as galerias de comércio informal e as habitações adaptadas) dentro de um novo desenho urbano que valoriza a centralidade existente. Este equilíbrio entre o formal e o informal é um dos maiores aprendizados que carrego deste processo.

O Xiquelene mostrou-se como um território-palavra, escrito e reescrito ao longo do tempo por seus habitantes. Cada rua, cada mercado improvisado, cada cicatriz urbana é também uma narrativa. Assim, o projeto buscou escrever mais um capítulo, sem apagar os anteriores — respeitando a história urbana viva, as memórias locais e os afetos que moldam o espaço.

Este trabalho reitera a necessidade de uma nova abordagem para as cidades moçambicanas: um urbanismo mais situado, mais participativo e menos eurocentrado. As realidades das centralidades como **Magoanine**, **Zimpeto**, **Benfica** e o próprio **Xiquelene** exigem instrumentos e olhares próprios, atentos à especificidade da urbanidade africana contemporânea.

NOTAS CONCLUSIVAS

O Xiquelene é mais do que uma zona de comércio e passagem: **é uma centralidade urbana legítima e funcional**, cuja força está nas práticas quotidianas e nos fluxos que ela naturalmente organiza, mesmo em meio à precariedade infraestrutural.

A requalificação proposta não se limita à melhoria física do território. Trata-se de **um reposicionamento do olhar técnico**, que valoriza o saber popular, a urbanidade espontânea e a inteligência colectiva como fundamentos de projecto.

O espaço público, reposicionado como eixo articulador da proposta, revela-se fundamental para gerar pertencimento, acessibilidade, segurança e qualidade urbana. Ele não é um "extra", mas sim a base estrutural da centralidade requalificada.

A introdução de **habitação organizada ao longo das vias, com usos mistos e frente ativa**, fortalece a densidade urbana e reequilibra as relações entre moradia, comércio e mobilidade — elementos essenciais para uma centralidade viva.

A proposta reforça o entendimento de que as centralidades periféricas de Maputo, como **Xiquelene, Zimpeto, Magoanine e Benfica, não devem ser vistas como zonas problemáticas**, mas como territórios de oportunidade urbana, que exigem abordagens sensíveis, integradoras e comprometidas com a realidade moçambicana.

Este trabalho, ao integrar análise territorial, leitura social e desenho urbano, contribui com um modelo de intervenção replicável, pautado **na simplicidade, na acessibilidade** e na escuta das dinâmicas locais. Trata-se de uma experiência projetual que dialoga com os desafios das cidades africanas contemporâneas.

Por fim, o projecto aponta caminhos possíveis para um urbanismo **menos normativo e mais empático**, capaz de reconhecer o valor do cotidiano, da informalidade e da diversidade como pilares para uma cidade mais justa, viva e coerente com sua gente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2000.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.

ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. São Paulo: Perspectiva, 2001.

ALEXANDER, Christopher; ISHIKAWA, Sara; SILVERSTEIN, Murray. A pattern language: towns, buildings, construction. New York: Oxford University Press, 1977.

HALLÉ, Francis. Elogio da planta: por uma nova biologia. São Paulo: Edusp, 2005.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

ALMEIDA, Igor Tadeu Lombardi de; REIS, Almir Francisco. Centralidade urbana: uma caracterização na Aglomeração Urbana de Florianópolis-SC. Revista de Morfologia Urbana, Lisboa, v. 11, n. 2, e00320, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.47235/rmu.v11i2.320>. Acesso em: 6 jul. 2025.

Cervero, R. & Kockelman, K. (1997)

Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design.

→ Um dos estudos fundadores sobre o impacto do design urbano orientado ao transporte.

Suzuki, Hiroaki; Cervero, Robert; Iuchi, Kanako (2013)

Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development. The World Bank.

ITDP – Institute for Transportation and Development Policy

O manual TOD Standard traz princípios práticos e exemplos globais.

BOVO, Marcos Clair; GUSMÃO, Paulo Sérgio. Dinâmica da centralidade urbana em uma pequena cidade do Paraná, Brasil. Caminhos de Geografia, Uberlândia, v. 22, n. 82, p. 227-242, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.14393/RCG228255942>. Acesso em: 6 jul. 2025.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 1997.

LENCIONI, Sandra. Centralidades na cidade de São Paulo. Revista Geografia, v. 28, n. 1, p. 7-23, 2003.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. A cidade como um jogo de cartas. São Paulo: Livraria Pioneira, 1988.

SANTOS, Milton. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

VAINER, Carlos; ARAÚJO, Regina. Cidadania e globalização urbana. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 1992.

UEM - FAPF
TCC 2024 - 2025
REQUALIFICAÇÃO DA CENTRALIDADE URBANA DE XIQUELENE
BERNARDO MAGAIA