



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE DIREITO

Trabalho de Fim de Curso

**Direito à Cidade e os Desafios da Mobilidade Urbana na Área
Metropolitana de Maputo**

Autor: Rindau Jannet Ricardo Cuco

Supervisor: Prof. Dr. Carlos Manuel Serra

Maputo, Julho de 2024



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE DIREITO

Trabalho de Fim de Curso

**Direito à Cidade e os Desafios da Mobilidade Urbana na Área
Metropolitana de Maputo**

Trabalho de Fim de Curso apresentado na Faculdade de Direito da Universidade Eduardo Mondlane como requisito parcial para a obtenção do grau de Licenciatura em Direito sob Supervisão do Prof. Dr. Carlos Manuel Serra.

Autora: Rindau Jannet Ricardo Cuco

Maputo, Julho de 2024

DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE

Eu, **Rindau Jannet Ricardo Cuco** declaro por minha honra que o presente trabalho de fim de curso é fruto de minha própria investigação e que nunca foi apresentado a nenhuma instituição de ensino para aquisição de qualquer grau académico. Seu conteúdo é original e todas as fontes foram devidamente citadas, segundo as regras vigentes na Faculdade de Direito da Universidade Eduardo Mondlane.

Maputo, Julho de 2024

(Rindau Jannet Ricardo Cuco)

DEDICATÓRIA

Com esta monografia gostaria de *dedicar* a Minha Mãe Mariana Jeremias, pelos seus ensinamentos, entrega e dedicação, em todas as fases da minha vida.

Dedico também este trabalho ao meu esposo Ernesto do Rosário Mate e as minhas filhas Kiwana e Kicia e em especial ao Padre Giussepe Melloni, pelo apoio incondicional.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar quero agradecer a Deus pelo dom da vida e pelas bênçãos que Ele me proporcionou durante este tempo da minha formação acadêmica.

Gostaria também de agradecer a minha família, em especial aos meus avôs, aos meus pais por terem lutado sempre pela minha educação e pelos seus ensinamentos porque sem o esforço Deles não sei o que seria de mim hoje e por isso sou muito grata a Eles.

As minhas irmãs e sobrinhos, pela compreensão, carinho, e motivação que me proporcionaram nos momentos mais delicados e pelo seu apoio incansável.

Ao CEDAB, ao grupo de investigação, a dra Floriana, pela disponibilidade e apoio a todos colegas.

Agradeço aos meus amigos, por todas as convivências e momentos que partilhamos, que jamais serão esquecidos, em especial aos meus colegas e amigos da Faculdade de Direito.

E, por fim, mas jamais menos importante, agradeço a todos os Docentes que fizeram parte do meu percurso na educação. Obrigada por todos os ensinamentos.

RESUMO

A mobilidade urbana é vital para concretizar o Direito à Cidade, pois afecta directamente o acesso ao trabalho, educação, saúde e lazer. A Área Metropolitana de Maputo enfrenta grandes desafios nessa área devido ao rápido e desordenado crescimento urbano, além de um sistema de transporte público ineficiente e uma infra-estrutura rodoviária inadequada. Esta monografia analisa o quadro jurídico sobre a mobilidade urbana em Maputo e a sua eficácia na efectivação do Direito à Cidade. Especificamente, o trabalho objectiva: *i)* examinar as leis e regulamentos actuais sobre mobilidade urbana, transporte público e infra-estrutura rodoviária; *ii)* identificar lacunas jurídicas relacionadas ao direito à mobilidade urbana em Maputo; *iii)* propor recomendações para as novas regulamentações que visam melhorar a mobilidade urbana. A pesquisa utiliza uma abordagem qualitativa e recorre ao método de pesquisa bibliográfica e documental, por meio do qual se teve acesso à doutrina e à legislação nacional e internacional sobre mobilidade urbana. Os resultados da pesquisa indicam que a mobilidade é um direito consagrado pela Constituição da República de Moçambique, estando conectado a outros direitos fundamentais. Na Área Metropolitana de Maputo, existem alguns instrumentos normativos sobre mobilidade urbana. Contudo, centram-se principalmente na regulação dos transportes automóveis e de passageiros. Dado que a mobilidade urbana vai além dos transportes, é necessário conceber uma política de mobilidade urbana abrangente e coesa, que inclua a construção e requalificação de infra-estruturas, iluminação das vias, programas de educação de trânsito e disseminação de informações ambientais através de seminários, palestras e cursos.

Palavras-chaves: Direito à Cidade e Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

Urban mobility is vital for realizing the Right to the City, as it directly affects access to work, education, health, and leisure. The Maputo Metropolitan Area faces significant challenges in this area due to rapid and unplanned urban growth, an inefficient public transport system, and inadequate road infrastructure. This monograph analyzes the legal framework on urban mobility in Maputo and its effectiveness in realizing the Right to the City. Specifically, the work aims to: i) examine the current laws and regulations on urban mobility, public transport, and road infrastructure; ii) identify legal gaps related to the right to urban mobility in Maputo; iii) propose recommendations for new regulations aimed at improving urban mobility and ensuring the Right to the City. The research uses a qualitative approach and employs bibliographic and documentary research methods, through which access to national and international doctrine and legislation on urban mobility was obtained. The research results indicate that mobility is a right enshrined in the Constitution of Mozambique, connected to other fundamental rights. In the Maputo Metropolitan Area, there are some normative instruments on urban mobility. However, they mainly focus on regulating automobile and passenger transport. Since urban mobility goes beyond transportation, it is necessary to conceive a comprehensive and cohesive urban mobility policy that includes the construction and requalification of infrastructure, road lighting, traffic education programs, and the dissemination of environmental information through seminars, lectures, and courses.

Keywords: Right to the City and Urban Mobility.

ABREVIATURAS

AMM – Área Metropolitana de Maputo

AMT – Agência Metropolitana de Transportes

BRT - Bus Rapid Transit

CEDAB – Centro de Direito do Ambiente, Biodiversidade e Qualidade de Vida

CRM – Constituição da República de Moçambique

Dec. – Decreto

DUDH – Declaração Universal dos Direitos Humanos

FTC - Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações

ONU - Organização das Nações Unidas

PDUL - Projecto de Desenvolvimento Urbano

RTA – Regulamento de Transportes em Veículos Automóveis e Reboques

USAID - United States Agency for International Development

Índice

<u>DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE</u>	I
<u>DEDICATÓRIA</u>	II
<u>AGRADECIMENTOS</u>	III
<u>RESUMO</u>	IV
<u>ABSTRACT</u>	V
<u>ABREVIATURAS</u>	VI
<u>1. INTRODUÇÃO</u>	9
<u>1.1. Contextualização</u>	9
<u>1.2. Justificativa</u>	11
<u>1.3. Problematização</u>	12
<u>1.4. Hipóteses</u>	14
<u>1.4.1. Hipótese I</u>	14
<u>1.4.2. Hipótese II</u>	14
<u>1.4.3. Hipótese III</u>	14
<u>1.5. Objectivos</u>	14
<u>1.5.1. Geral</u>	14
<u>1.5.2. Específicos</u>	14
<u>1.6. Metodologia</u>	15
<u>1.6.1. Quanto à abordagem</u>	15
<u>1.6.2. Quanto aos objectivos</u>	15
<u>1.6.3. Quanto aos procedimentos</u>	15
<u>1.6.4. Quanto às técnicas de colecta de dados</u>	16
<u>1.6.5. Quanto ao tratamento e análise de dados</u>	17
<u>CAPÍTULO II: DEFINIÇÃO DE CONCEITOS</u>	18
<u>2.1. Direito à Cidade</u>	18
<u>2.2. Mobilidade Urbana</u>	21

2.3. <u>Abordagem Jurídica da Mobilidade Urbana</u>	22
2.4. <u>A Mobilidade Urbana Como Um Instrumento de Efectivação do Direito à Cidade</u>	24
<u>CAPÍTULO III: QUADRO LEGAL SOBRE A MOBILIDADE URBANA EM MOÇAMBIQUE</u>	28
<u>CAPÍTULO IV: ESTRATÉGIAS JURÍDICAS PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA NA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO</u>	36
3.1. <u>Descrição do local de estudo</u>	36
3.2. <u>Estratégias para melhoria de mobilidade urbana na AMM</u>	38
<u>5. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES</u>	47
5.1. <u>Conclusão</u>	47
5.2. <u>Recomendações</u>	49
<u>6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</u>	51
<u>Doutrina</u>	51
<u>Legislação</u>	54

1. INTRODUÇÃO

A presente monografia intitula-se *Direito à Cidade e os Desafios da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo*. O conceito de “Direito à Cidade” emergiu como um paradigma fundamental na luta por cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis, reflectindo o direito de todos os cidadãos de usufruírem plenamente dos benefícios urbanos. Este direito abrange não apenas o acesso a espaços e serviços públicos, mas também a participação activa na gestão e planeamento urbano. Na Área Metropolitana de Maputo, a crescente urbanização tem gerado desafios significativos, particularmente no âmbito da mobilidade urbana.

De acordo com a Constituição da República de Moçambique, a circulação é um direito fundamental e está conectada a outros direitos¹. Contudo, a Área Metropolitana de Maputo, como muitas outras metrópoles em países em desenvolvimento, enfrenta uma rápida expansão populacional e urbanística, desprovida de um planeamento adequado e de investimentos suficientes em infra-estrutura. Isso resulta em congestionamentos severos, transporte público ineficiente e inacessível e desigualdades no acesso a diferentes partes da cidade. Tais problemas de mobilidade impactam directamente na qualidade de vida dos habitantes, restringindo o seu direito à cidade.

Esta situação levanta questões jurídicas importantes sobre como o Direito à Cidade é garantido e implementado nesta área, quais são as leis e políticas públicas vigentes para a mobilidade urbana e como estas políticas podem ser melhoradas para promover uma cidade mais equitativa e funcional. A análise do Direito à Cidade e dos desafios da mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo revela a necessidade urgente de leis e políticas mais eficazes e de uma governação urbana que priorize a equidade, a acessibilidade e a participação cidadã.

1.1. Contextualização

A nível internacional, o direito à cidade está consagrado em diversos instrumentos, incluindo a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, aprovada em 2004. No seu artigo 1.º, esta carta estabelece que todas as pessoas devem ter o direito a uma cidade sem discriminação de género, idade, raça, condições de saúde, rendimento, nacionalidade, etnia, condição migratória, orientação política, religiosa ou sexual, bem como preservar

¹ Vide nº 2 do art. 55 da CRM 2004, actualizado pela Lei nº 1/20018 de 12 de Junho

a memória e a identidade cultural. Além disso, a Carta reitera que as cidades devem adotar todas as medidas necessárias para alcançar a plena efetivação dos direitos económicos, sociais, culturais e ambientais.

Um desses direitos é o direito à mobilidade urbana, tal como se pode depreender do artigo 13.º da Carta supracitada, que estipula que as cidades devem garantir a todas as pessoas o direito à mobilidade e circulação na cidade, através de um sistema de transporte público acessível e a preços razoáveis. Este deve ser planeado com base num plano de deslocamento urbano e interurbano, utilizando meios de transporte adequados às diferentes necessidades ambientais e sociais. As cidades devem promover a remoção de barreiras arquitectónicas para a implantação dos equipamentos necessários ao sistema de mobilidade e circulação, bem como adaptar todas as edificações públicas ou de uso público e os locais de trabalho e lazer, para garantir a acessibilidade das pessoas com necessidades especiais. (*Idem*).

O Direito à Cidade é uma expressão apresentada inicialmente na obra “Direito à Cidade” do sociólogo e filósofo francês Henri Lefebvre² em 1968, que refere que o espaço urbano é produzido pelo social e o indivíduo é reformulado subjectivamente por esse espaço num constante processo de trocas. Ou seja, o ser humano, moldado pelas forças económicas sob o comando do aparato estatal, deve reassumir o seu papel de sujeito e retomar os espaços e funcionalidades urbanas que lhe pertencem, alcançando, assim, o resgate da sua própria natureza humana. Para o autor, a cidade existe por causa do homem e para o homem, e não para que este sirva como vassalo à estruturação cruel e fria que se tem observado em geral por todo o mundo.

A este respeito, Rech³ afirma que a cidade passa, hoje, a constituir um instrumento de garantia de direitos humanos, de liberdade e de dignidade, possibilitando a construção de relações duradouras e aproximando as pessoas. A solidificação de instrumentos de mobilidade urbana é, sem dúvida, uma política pública que promove a aproximação real das pessoas, em oposição a uma ligação apenas virtual e mecânica. Portanto, a mobilidade urbana tem a natureza jurídica de assegurar ao ser humano um direito fundamental: a liberdade de ir e vir com dignidade. Para tal, devem ser utilizados todos os instrumentos tecnológicos, urbanísticos, de infra-estruturas e económicos como facilitadores desse direito. Nesta perspectiva, a concretização do direito à cidade se

² LEFEBVRE, Henri. (2001). *O direito à cidade*. Trad. Rubens Eduardo Erias. São Paulo: Centauro.

³ RECH, Adir Ubaldo. (2015). *Mobilidade Urbana*. P.10.

articula à mobilidade urbana, pois conforme disserta Florentino ⁴ “a mobilidade é uma dimensão crucial do direito à cidade, permitindo a integração entre pessoas e espaços”.

Ainda que a mobilidade urbana tenha um papel essencial na dinâmica de produção do espaço e na forma como a cidade se organiza, a nível nacional não existe um diploma que trate da mobilidade em escala nacional. Contudo, na cidade de Maputo, verificamos hoje um avanço significativo com a criação da Agência Metropolitana de Transportes (AMT), pelo Decreto nº 85/2017 de 29 de Dezembro. Todavia, persistem problemas como o acesso limitado ao transporte, a falta de silos automóveis, ciclovias e faixas para bicicletas. Neste contexto, a presente pesquisa procura abordar o Direito à Cidade e os Desafios da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo.

1.2. Justificativa

A mobilidade urbana surge, segundo Rech ⁵, como uma resposta ao crescimento das cidades que se têm tornado meros espaços de lucro e especulação imobiliária, em vez de locais para se viver bem. Os planeadores de tráfego tendem a retirar ao ser humano espaços de convivência, bem-estar e acessibilidade a diferentes locais, como praças, hospitais, escolas e passeios públicos, para priorizar o espaço para a circulação de automóveis. Ademais, com o passar do tempo, os espaços de circulação exclusivos para pessoas foram sendo subtraídos para dar lugar aos automóveis, restando ao ser humano apenas pequenos espaços próximos das residências.

Bacovis afirma que “no século XX, as feições urbanas foram modificadas, as ruas alargadas para dar passagem aos veículos automotores, as praças foram, na maior parte das cidades, engolidas pelo desenvolvimento”⁶.

Deste modo, conforme Rech⁷ a integração da política de mobilidade urbana deve ocorrer em consonância com a implementação da política de desenvolvimento e expansão urbana. O crescimento desordenado das cidades, especialmente nas periferias, além de criar graves problemas para as condições dignas de moradia, torna inviáveis os

⁴ FLORENTINO, Renata. (2011). *Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição*. E-metropolis. P.47.

⁵ RECH, Adir Ubaldo. (2015). *Mobilidade Urbana*. P.3

⁶ BACOVIS, Maria Cristina M. de. (2010). *Função Social dos Espaços Públicos*. Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico. Caderno Direito do Patrimônio Cultural. Porto Alegre, v. 29, p. 53.

⁷ RECH, Adir Ubaldo. (2015). *Mobilidade Urbana*. P.30.

planos de mobilidade urbana. Isto porque a infra-estrutura necessária para essa mobilidade é um pré-requisito para organizar os tipos de ocupação de forma sustentável.

A mobilidade urbana deficiente que se verifica na Área Metropolitana de Maputo (AMM) tende a agravar-se a cada dia, devido ao aumento de veículos particulares que, por falta de silos automóveis, ocupam áreas destinadas à mobilidade pedestre, sobretudo nos dias úteis da semana. Conforme disserta Carvalho⁸, sistemas de mobilidade ineficientes agravam as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais pobres em termos de impactos sobre a renda, oportunidades de emprego, estudo, lazer e acesso a tratamentos de saúde, além de pressionar as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano. Deste modo, é extremamente importante discutir este assunto com vista a encontrar soluções eficientes, eficazes e pragmáticas

1.3. Problematização

A mobilidade é um direito estritamente ligado a muitos outros direitos, como o direito à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, ao transporte, entre outros. Para se ter acesso aos diversos serviços sociais de saúde e educação e aos locais de trabalho, é necessário deslocar-se diariamente.

A Carta Mundial do Direito à Cidade⁹ inclui o transporte público e a mobilidade urbana como um direito explícito (parte IV, artigo 13), juntamente com os outros direitos, tais como o direito à água, ao fornecimento de serviços públicos domiciliários e urbanos, à habitação, ao emprego, a um meio ambiente saudável, ao exercício da cidadania, à participação no planeamento, na produção e na gestão da cidade.

No entanto, em Moçambique, a problemática da mobilidade urbana manifesta-se pelo défice da oferta perante uma procura que evolui de forma exponencial. Este binómio compreende questões relacionadas com os transportes públicos, rede viária, estacionamento, segurança rodoviária, transporte e armazenamento de cargas na cidade, etc. Num contexto onde uma parte significativa da população anda a pé, e usa veículos de tracção humana e/ou animal, a abordagem da mobilidade urbana deve reflectir não só

⁸ CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. *Mobilidade Urbana: avanços, desafios e perspectivas*. 345p

⁹ FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. (2009). Carta Mundial pelo Direito à Cidade.

a melhoria do acesso e da condição dos transportes públicos, como também deve considerar a integração dos meios não motorizados de deslocação¹⁰.

Em Moçambique, a importância do direito à mobilidade está expressa na Constituição, que menciona a circulação como um direito fundamental conectado a outros direitos. Esse direito também é manifestado na Resolução do Conselho de Ministros nº 5/96 de 2 de Abril de 1996, que se refere às necessidades de mobilidade da população, bem como no Decreto nº 11/2009 de 29 de Maio sobre o transporte urbano, semicolectivo e interurbano.

Na área Metropolitana de Maputo, a importância do direito à mobilidade é evidenciada no Plano Director de Mobilidade e Transporte do Grande Maputo, aprovado em 2014, e na criação da Agência Metropolitana de Transporte de Maputo pelo Decreto nº 85/2017.

Contudo, apesar da existência dos instrumentos normativos acima mencionados, a mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo é marcada por uma série de desafios que comprometem o direito à cidade de seus habitantes. A Área Metropolitana de Maputo (AMM), conforme Spotorno¹¹, representa cerca de 8,5% da população total do país e é responsável por 17% do seu PIB. Nesta área, os transportes públicos são inacessíveis para muitas pessoas devido à sua localização remota, à má rede de estradas e aos serviços de transporte altamente irregulares. O transporte público na cidade de Maputo representa apenas 9,2% dos meios de transporte utilizados, enquanto o transporte público informal corresponde a 32,9%, as viagens a pé a 45,9%, os carros particulares a 10,2%, as motocicletas a 0,2% e os veículos de carga a 0,7%.

Contudo, apesar de as viagens a pé constituírem 45,9%, por exemplo, sendo a maior percentagem dos dados apresentados, a circulação nas passeadeiras é deficiente. Além disso, o transporte público é inadequado e inacessível para grande parte da população, especialmente para as comunidades periféricas e de baixa renda. A falta de planeamento urbano integrado e a expansão desordenada da cidade agravam ainda mais esses problemas. Esta situação pode estar ligada à ausência e/ou ineficiência das regulamentações e/ou políticas ligadas à mobilidade na área em estudo. Diante deste cenário, colocam-se as seguintes questões de pesquisa: Até que ponto os instrumentos

¹⁰ MACUCULE, Domingos; Rodrigues, Gustavo. Projecto de Desenvolvimento Urbano e Local-PDUL: Guião metodológico para a elaboração do plano director de mobilidade urbana. (2020). p.14

¹¹ SPOTORNO, Lucila. (2023). O futuro da mobilidade urbana em Moçambique está em movimento. Disponível em <https://www.linkedin.com/pulse/o-futuro-da-mobilidade-urbana-em-mo%C3%A7ambique-est%C3%A1-lucila-spotorno/>, acesso aos 05 de Abril de 2024.

normativos relativos à mobilidade na Área Metropolitana de Maputo contribuem para a efectivação do direito à cidade? Como garantir o direito à cidade na Área Metropolitana de Maputo, promovendo uma mobilidade urbana eficiente e inclusiva que atenda às necessidades dos cidadãos? Que regulamentações são necessárias para superar esses desafios e assegurar que todos os cidadãos tenham o direito à mobilidade?

1.4.Hipóteses

1.4.1. Hipótese I

- A mobilidade urbana está directamente ligada à extensão em que o direito à cidade é aplicado.

1.4.2. Hipótese II

- A criação de um plano de mobilidade urbana pode resolver a insuficiência das vias de acesso, falta de silos automóveis, escassez de transporte público e espaços pedonais.

1.4.3. Hipótese III

- A aplicação eficaz do direito à cidade pode melhorar a mobilidade urbana na cidade de Maputo.

1.5.Objectivos

1.5.1. Geral

- Analisar o quadro jurídico sobre a mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo e a sua eficácia na efectivação do Direito à Cidade

1.5.2. Específicos

- Examinar as leis e regulamentos actuais que regem a mobilidade urbana, o transporte público e privado e a infra-estrutura rodoviária;
- Identificar lacunas jurídicas e propor melhorias para fortalecer o direito à mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo;
- Propor recomendações para as novas regulamentações que melhorem a mobilidade urbana e garantam o direito à cidade na Área Metropolitana de Maputo.

1.6. Metodologia

É na metodologia que se pode observar como é realizado um trabalho de investigação, através da caracterização da investigação, dos sujeitos participantes e das técnicas de recolha e análise de dados. Esta secção apresenta os procedimentos metodológicos adoptados para responder ao problema e aos objectivos específicos traçados.

1.6.1. Quanto à abordagem

Quanto à abordagem, a presente pesquisa é qualitativa. Segundo Bertoldi e Oliveira¹², a pesquisa qualitativa trabalha com dados da realidade que não podem ser quantificados, operando mediante a compreensão, a interpretação e o tratamento de dados sobre a essência ou natureza do objecto de pesquisa. Neste sentido, a pesquisa procura analisar o quadro jurídico sobre a mobilidade urbana como um instrumento para alcançar a efectivação do Direito à Cidade na Área Metropolitana de Maputo e como a lei e os regulamentos dos transportes representam uma das ferramentas de ampliação da mobilidade urbana que se insere como condição essencial para a viabilização da função social da cidade, ou seja, do desenvolvimento urbano.

1.6.2. Quanto aos objectivos

Quanto aos objectivos, a presente pesquisa classifica-se como descritiva. Segundo Gil¹³, este tipo de pesquisa tem como objectivo descrever uma determinada realidade, instituição, um determinado grupo, etc. Neste sentido, procura-se descrever o quadro jurídico atinente à mobilidade na Área Metropolitana de Maputo e examinar a sua eficácia na efectivação do direito à cidade.

1.6.3. Quanto aos procedimentos

Quanto aos procedimentos, a presente pesquisa define-se como bibliográfica, documental. A pesquisa bibliográfica, de acordo com Bertoldi e Oliveira¹⁴, consiste na análise e discussão de fontes bibliográficas e documentais que buscam oferecer os argumentos necessários para a resolução do problema de pesquisa e para a comprovação da (s) hipótese (s) de trabalho e, na maioria das vezes, não precisa da interferência de

¹² BERTOLDI, Márcia Rodrigues; Oliveira, Olga Maria Boschi. (2019). *Manual Metodológico para o Projeto de Pesquisa no Direito*. Universidade Federal de Pelotas. P.25.

¹³ GIL, António Carlos. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*, 6ª ed, São Paulo: Atlas. P.41

¹⁴ BERTOLDI, Márcia Rodrigues; OLIVEIRA, Olga Maria Boschi. (2019). *Manual Metodológico para o Projeto de Pesquisa no Direito*. Universidade Federal de Pelotas. P.20

dados colectados em campo. Este procedimento fornecerá pontos para o debate teórico sobre a temática, permitindo a definição de conceitos, a escolha do quadro teórico e os instrumentos de recolha de dados para a investigação. Assim, esta pesquisa será fundamentada com recurso a manuais, monografias, dissertações de mestrado, artigos da internet e a interpretação da legislação vigente no país.

A pesquisa documental, segundo Marcolin e Lakatos (2011)¹⁵ e Bertoldi e Oliveira (2019)¹⁶, visa a recolha de informação pertinente para a pesquisa com recurso aos documentos tais como relatórios, arquivos públicos e privados, actas, regulamentos, leis, decretos entre outros. Este procedimento será utilizado para aceder a documentos sobre o direito à cidade e a mobilidade urbana em Moçambique em geral, e na Área Metropolitana de Maputo em particular.

O estudo de caso, segundo Prodanov e Freitas (2013)¹⁷, consiste na colecta e análise de informações sobre um indivíduo, uma família, grupo ou comunidade específica, com finalidade de estudar os variados aspectos da vida, de acordo com o tema da pesquisa. Assim, através deste método, busca-se analisar como as leis e regulamentos sobre a mobilidade urbana podem efectivar o direito à cidade na Área Metropolitana de Maputo.

1.6.4. Quanto às técnicas de colecta de dados

De acordo com Bertoldi e Oliveira (2019)¹⁸, a principal técnica de pesquisa no campo do Direito é a bibliográfica e a documental. No entanto, para efeitos desta pesquisa, serão utilizadas as seguintes técnicas, respectivamente: a técnica bibliográfica e documental. A pesquisa bibliográfica será utilizada para recolher dados sobre o conceito de direito à cidade e a questão da mobilidade, para preencher a revisão bibliográfica. A pesquisa documental será empregada para investigar documentos jurídicos relacionados à mobilidade na Área Metropolitana de Maputo.

¹⁵ MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. (2011). *Metodologia científica*. 6ª Ed. São Paulo: Atlas.

¹⁶ BERTOLDI, Márcia Rodrigues; OLIVEIRA, Olga Maria Boschi. (2019). *ibidem*, p.19

¹⁷ PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. (2013). *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho académico*, 2ed. Rio Grande do Sul: Feevale.

¹⁸ BERTOLDI, Márcia Rodrigues; OLIVEIRA, Olga Maria Boschi. (2019). *Manual Metodológico para o Projeto de Pesquisa no Direito*. Universidade Federal de Pelotas. P.21.

1.6.5. Quanto ao tratamento e análise de dados

A presente pesquisa é qualitativa, por isso, a análise de dados será feita com base na análise de conteúdo, que segundo Bardin citado por Gil ¹⁹, desencadeia-se em três fases: a primeira é a pré-análise, onde se procede à escolha dos documentos, à formulação de hipóteses e à preparação do material para análise; a segunda é a exploração do material, que envolve a escolha das unidades, a enumeração e a classificação e a terceira etapa, por fim, é constituída pelo tratamento, inferência e interpretação dos dados. Assim, a análise de conteúdo vai permitir, através de uma descrição objectiva sistemática do conteúdo, interpretar os resultados obtidos.

¹⁹ GIL, António Carlos. (2002). Como elaborar projectos de pesquisa, 4a ed. São Paulo: Atlas. P.89-90

CAPÍTULO II: DEFINIÇÃO DE CONCEITOS

O direito à cidade é crucial no debate sobre desenvolvimento urbano e inclusão social, enfrentando desafios notáveis na Área Metropolitana de Maputo, particularmente em relação à mobilidade urbana. Este capítulo oferece uma revisão bibliográfica sobre os conceitos de direito à cidade e mobilidade urbana, começando com uma abordagem doutrinária e culminando em uma análise jurídica específica para a área em estudo

2.1. Direito à Cidade

Lefebvre²⁰ entende que a cidade é uma construção e reprodução humana. Ela tem uma história, sendo resultado do trabalho de grupos específicos de pessoas que a moldam em circunstâncias históricas particulares. Park²¹ a cidade é a mais coerente e bem-sucedida tentativa de remodelar o mundo de acordo com nossos desejos mais profundos. Na mesma linha, Gutierrez entende que a cidade é o núcleo urbano que deve proporcionar o bem-estar da coletividade e de todos os cidadãos que a integram.²² Assim, a cidade é percebida como um centro urbano que deve proporcionar condições favoráveis para a qualidade de vida e o desenvolvimento da comunidade como um todo.

Lefebvre²³ afirma que o direito à cidade pode ser formulado como um direito à vida urbana, transformada e renovada. Este direito visa garantir a todos cidadãos o direito de participar das decisões que digam respeito a ela, configurando-se como um direito fundamental para o exercício da cidadania e para a construção de uma sociedade equânime. Para o autor, o direito à cidade constitui uma forma superior dos direitos, que congrega em si o direito à liberdade, à individualização na socialização, o direito ao habitat e ao habitar, o direito a participar da construção da cidade, bem como o direito de apropriação do produto construído, que o autor afirma ser bem diferente do direito de propriedade.

²⁰ LEFEBVRE, Henri. (2001). *O direito à cidade*. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro.

²¹ Apud. HARVEY, David, *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*/tradução Jeferson Camargo –São Paulo :Martins Fontes ,2014

²² GUTIERREZ, Andrea *et al*, 2016, *Mobilidade urbana desafios e sustentabilidade*, 1ª edição, São Paulo/SP

²³ LEFEBVRE, Henri. (2001). *O direito à cidade*. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro.

Harvey (2014)²⁴ apresenta uma visão crítica do direito à cidade, argumentando que este direito humano é subjugado por uma lógica de mercado liberal. Nessa lógica, o direito à propriedade privada e a busca por lucros elevados prevalecem sobre o acesso genuíno a esse direito, resultando na exclusão da maioria das pessoas e na limitação do bem-estar urbano a apenas alguns poucos detentores de capital

A Carta Mundial pelo Direito à Cidade de 2006 consagra o direito à cidade como um direito colectivo. Este direito resulta de debates em diversos encontros internacionais, como o Fórum Social das Américas de Quito em 2004, o Fórum Mundial Urbano de Barcelona em 2004 e o Fórum Social Mundial de Porto Alegre em 2005. O FÓRUM SOCIAL MUNDIAL²⁵, no seu art. 1. define o Direito à Cidade como sendo um direito colectivo dos habitantes das cidades, em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que lhes confere legitimidade de acção e organização, baseado em seus usos e costumes, com o objectivo de alcançar o pleno exercício do direito à livre autodeterminação e a um padrão de vida adequado.

No entanto, a carta não possui carácter juridicamente vinculativo, pois não foi integrada ao sistema de fontes do direito nacional e internacional. Ela aponta para uma maneira de entender o direito à cidade entre os atores públicos que actualmente se dedicam a reflectir sobre a relação entre direito e cidade, e deve ser vista como uma fonte inspiradora importante para a compreensão do conceito e do conteúdo normativo deste direito colectivo.

Guimarães²⁶ define o direito à cidade como um direito fundamental de natureza difusa, regido pela solidariedade e que inclui, além de uma série de direitos sociais, o direito à dignidade humana. A autora também sugere que esse direito é colectivo, o que permite ao poder judiciário anular normas e actos administrativos, além de impedir condutas individuais contrárias a esse direito. A autora também destaca o papel de controlar decisões de política pública.

²⁴ HARVEY, David. (2014). *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, p.81.

²⁵ FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. (2009). Carta Mundial pelo Direito à Cidade. P.3

²⁶ Consideram-se os direitos fundamentais como normas jurídicas, intimamente ligadas a ideia de dignidade da pessoa humana e de limitação de poder, positivada no plano constitucional de determinado Estado Democrático de Direito, que, por sua importância axiológica, fundamentam e legitimam todo ordenamento jurídico. (MARMELSTEIN, 2008, p.20) ou como os direitos considerados básicos para qualquer ser humano, independentemente de condições pessoais específicas. São direitos que compõem um núcleo intangível de direitos dos seres humanos submetidos a uma determinada ordem jurídica (CAVALCANTE FILHO,s/d).

Assim, Bello²⁷ o autor argumenta que reconhecer a existência de um direito colectivo à cidade tem um significado jurídico e político-moral significativo. Aceitar um direito jurídico à cidade implica reconhecer que os bens, valores e interesses protegidos por ele podem e devem ser, em certa medida, objecto de protecção judicial. Embora não se possa esperar uma plena e irrestrita aplicação judicial do direito à cidade, ele pode ser considerado um fundamento normativo para várias obrigações. Isso inclui políticas públicas e medidas administrativas como deveres do Estado, e a promoção dos bens, valores e interesses protegidos pelo direito, como deveres atribuídos a entidades privadas.

Até o momento, não há um conceito jurídico estabelecido para o direito à cidade, ou seja, ele ainda está em processo de construção e não possui um uso consolidado na prática jurídica. Ademais, Bello²⁸ destaca que há três elementos que se destacam na construção deste conceito que são:

- ✓ O primeiro aspecto diz respeito à natureza deste direito, que está sendo desenvolvido como uma forma de direito colectivo abrangente;
- ✓ O segundo aspecto refere-se ao conteúdo normativo do direito à cidade, composto por um conjunto diversificado de posições jurídicas subjectivas, muitas das quais já presentes em outros direitos subjectivos autónomos aplicáveis ao espaço urbano;
- ✓ O terceiro e o último aspecto trata do conteúdo axiológico das posições jurídicas que formam o direito à cidade, vinculando-o ao conceito de justiça política, o que pode ser denominado como o direito à cidade justa.

Com base nestes elementos, Bello sustenta que o direito à cidade (i) é uma nova espécie de direito colectivo ou comunitário, (ii) é um direito fundamental com um conteúdo normativo complexo e (iii) possui um conteúdo axiológico que exige ser compreendido como um direito a uma cidade justa, devendo ser aplicado com base numa epistemologia moral integrada. A partir destas definições, verifica-se que o direito à cidade é um direito fundamental, intimamente ligado aos demais direitos. É um direito colectivo que diz respeito tanto às gerações actuais quanto às futuras. Constitui um compromisso ético e político de defesa de um bem comum, essencial para uma vida plena e digna.

²⁷ BELLO, Cláudio Ari. (2017). *Elementos para uma teoria jurídica do Direito à Cidade*. Revista de Direito da Cidade. P.444.

²⁸ *Ibid.*

2.2. Mobilidade Urbana

Segundo Alves,²⁹ a palavra mobilidade vem do Latim *Mobilitate* que significa qualidade ou estado daquilo que é móvel ou que obedece às leis do movimento. Marrara³⁰ afirma que a mobilidade indica a possibilidade de locomoção e o seu grau ou intensidade. Consequentemente, a mobilidade urbana refere-se ao grau de movimento possível na cidade, ou melhor, à facilidade com que as pessoas se deslocam e as cargas são transportadas no tecido urbano. Quanto maior a mobilidade, mais simples e rápida se supõe ser a movimentação de pessoas e objectos.

A este respeito, Kneib *at al*³¹ afirma que a mobilidade está muito ligada à articulação e efectividade de políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, seja no âmbito da cidade, seja no âmbito metropolitano. Gutierrez *at al*³² acrescentam que o direito à mobilidade urbana é essencial no contexto urbanístico, pois garante o deslocamento nos espaços urbanos, a habitação, a ocupação das cidades e o acesso aos seus benefícios.

Para Coelho (2020)³³, a definição de mobilidade urbana confere um carácter sistemático e dinâmico ao trânsito, ao transporte colectivo, à logística de distribuição das mercadorias, à construção da infraestrutura viária, à gestão de calçadas e a outros temas correlatos aos deslocamentos que ocorrem no espaço urbano.

Entretanto, cabe destacar, tal como observam Pires e Pires³⁴, que a mobilidade é, de forma equivocada, associada exclusivamente à circulação de veículos. Florentino³⁵ esclarece que há diferença entre transporte público e mobilidade urbana. O transporte

²⁹ ALVES, Mário. *Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas*. P.12.

³⁰ MARRARA, Thiago. (2014). Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade. *Revista de Direito Económico e Socioambiental*. P.165.

³¹ KNEIB, Erika (*compil*) (2014). *Projecto e Cidade Centralidades e mobilidade urbana*, Universidade Federal de Goiás.

³² GUTIERREZ, Andrea. (2016). *Direito à Mobilidade-Direitos e mobilidade* in: Pires, Antonio Cecílio Moreira; Pires, Lilian Regina Gabriel Moreira. (2016). *Mobilidade Urbana: Desafios e Sustentabilidade*. São Paulo: Mack Pesquisa

³³ COELHO, Fabiana de Alcantara Pacheco. (2020). *Direito à cidade e mobilidade urbana: reinventando*

o modal bicicleta. *Revista do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro*. P.63.

³⁴ PIRES, António Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira. (2016). *Mobilidade Urbana: Desafios e Sustentabilidade*. São Paulo: Mack Pesquisa. P.6

³⁵ FLORENTINO, Renata. (2011). *Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição*. *E-metropolis*. P. 49

público é apenas uma parte da mobilidade urbana, relacionada ao fluxo de trânsito conforme concessões de serviços públicos. Já a mobilidade urbana envolve a capacidade de se deslocar no espaço urbano, integando diversos tipos de transporte, como carros, bicicletas e fretados. Enquanto o transporte público foca na oferta e demanda de um serviço específico, a mobilidade urbana aborda a acessibilidade, integração entre regiões e modalidades, perfis de usuários e condições sociais, assegurando o direito ao uso do espaço urbano pelos cidadãos.

O pensamento acima descrito é corroborado por Vasconcellos³⁶, autor que afirma que os papéis desempenhados na circulação de uma cidade não podem ser generalizados nem resumidos exclusivamente ao tipo de transporte utilizado. Pelo contrário, o movimento deve ser analisado em várias dimensões, tanto através da perspectiva das políticas públicas e dos grandes processos de gestão do espaço, como pela perspectiva individual, considerando os principais factores que interferem na mobilidade urbana, tais como género, idade, condições físicas e aspectos socioeconómicos.

Neste contexto, Mello e Portugal³⁷ definem a mobilidade urbana em termos de características peculiares, resumindo-as nas seguintes dimensões: produtiva, inclusiva, de segurança e verde. Na questão produtiva, deve-se observar a eficiência energética, a racionalidade da infra-estrutura, a priorização da locomoção colectiva e a protecção da população mais vulnerável. Na questão inclusiva, devem-se atender universalmente as necessidades. A segurança envolve a saúde, integridade e direito à vida das pessoas, com menos riscos, conflitos e acidentes. Por fim, a mobilidade deve ser verde, ou seja, ambientalmente correcta. Em suma, a mobilidade envolve o direito de ir e vir das pessoas e a circulação de bens, sendo essencial para a garantia de acesso aos postos de trabalho, que garantem o sustento do indivíduo e da sua família.

2.3. Abordagem Jurídica da Mobilidade Urbana

A mobilidade ganhou enorme espaço nas últimas décadas. Inúmeros países passaram a elaborar políticas públicas para promovê-la, inclusive por meio da lei. Para Ascher

³⁶ VASCONCELLOS, E. A. (2012). *A mobilidade e cidadania*. Rio de Janeiro: Senac Nacional. P.47

³⁷ MELLO, Andréa; PORTUGAL, Licinio. (2017). *Um procedimento baseado na acessibilidade para a concepção de planos estratégicos de mobilidade urbana: o caso do Brasil*. EURE – Revista de Estudios Urbanos Regionales: Santiago. P.110.

citado por Gutierrez ³⁸, o direito à mobilidade implica uma acessibilidade generalizada para toda a cidade e, por isso, ele sublinha a importância do desenvolvimento de uma geografia da acessibilidade, destinada a observar a distribuição territorial do atributo da acessibilidade dos lugares.

O reconhecimento da mobilidade como um direito inscreve-se em um contexto que demarca as políticas públicas internacionais, conhecido como enfoque nos direitos. A Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948 estabelece os princípios desse enfoque, que coloca as pessoas no centro da atenção e orienta o desenvolvimento para as possibilidades de satisfazer adequadamente as necessidades humanas. Posteriormente, vários pactos, tratados e convenções internacionais reforçam a declaração e ampliam o alcance de seus princípios a outros direitos. Dois documentos são fundamentais para os efeitos do presente trabalho: a Declaração do Milénio de 2000 e a Carta Mundial do Direito à Cidade de 2004.

A Declaração do Milénio vincula os direitos humanos a um conjunto de nove objetivos do desenvolvimento (Objetivos de Desenvolvimento do Milénio – ODM), que se referem à pobreza, saúde, educação, igualdade de género, sustentabilidade ambiental e participação social. Trata-se de objetivos multidimensionais, dos quais fazem parte o transporte e a mobilidade, que não são um objetivo por si mesmos.

A Carta Mundial do Direito à Cidade³⁹ inclui o transporte público e a mobilidade urbana como um direito explícito (parte IV, artigo 13), com outros direitos relacionados aos desenvolvimento económico, social, cultural e ambiental, como o direito à água, ao fornecimento de serviços públicos domiciliários e urbanos, à habitação, ao emprego e a um meio ambiente saudável, ao exercício da cidadania, à participação no planeamento, na produção e na gestão da cidade, à informação pública e ao uso democrático do espaço público. A Carta também estende os direitos humanos à cidade como um todo, constituindo-a como uma área de exercício efectivo da cidadania, diferentemente da abordagem usual de até então, que remetia os direitos à escala da casa ou do bairro.

Em Moçambique, a abordagem jurídica sobre a mobilidade tem-se centrado na questão dos transportes. A política nacional dos transportes de Moçambique encontra-se

³⁸ GUTIERREZ, Andrea. (2016). *Direito à Mobilidade-Direitos e mobilidade* in: Pires, Antonio Cecílio Moreiro; Pires, Lilian Regina Gabriel Moreira. (2016). *Mobilidade Urbana: Desafios e Sustentabilidade*. São Paulo: Mack Pesquisa. p.48

³⁹ FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. (2009). *Carta Mundial pelo Direito à Cidade*.

consagrada na Resolução do Conselho de Ministros nr. 5/96 de 2 de Abril de 1996, que tem como objectivo a satisfação das necessidades de mobilidade e de deslocação das populações. Nesta resolução, contempla-se o transporte de passageiros e carga na sua globalidade, nomeadamente: A Política do Transporte Ferroviário; Política Portuária; Política de Transporte Marítimo, Fluvial e Lacustre; Política de Transporte Rodoviário, subdividida em a) Política do Transporte Urbano de Passageiros; b) Política do Transporte Semi-Colectivo de Passageiros; c) Política do Transporte Interurbano de Passageiros; d) Política de Transporte de Carga; e) Política de Assistência Técnica ao Equipamento Rodoviário; f) Política do Transporte não Motorizado; g) Política de Formação e; v) Política da Aviação Civil.

No entanto, a Política de transportes prioriza mais o transporte colectivo, urbano e rural através do aumento da capacidade e da melhoria do serviço prestado, assim como assegurar que o transporte semicolectivo seja eficiente e seguro através de uma adequada regulamentação e fiscalização.

No que concerne ao transporte de passageiros e carga em veículos automóveis ligeiros e pesados, tem-se o Decreto nº 11/2009 de 29 de Maio do Conselho de Ministros, que se refere ao transporte urbano, semi-colectivo e interurbano, com uma ênfase no transporte colectivo nas áreas urbanas, através de empresas estatais, com uma gestão privada.

No que diz respeito ao transporte semicolectivo, a política prevê o incentivo aos operadores privados nos segmentos de tráfego onde haja falta ou inadequação de transporte colectivo de passageiros. Também se compromete a garantir o licenciamento de operadores privados para explorar rotas internas e periféricas aos centros urbanos, de acordo com os fluxos existentes. Além disso, visa transformar o transporte semicolectivo de passageiros em empresas de transporte colectivo devidamente estruturadas. Em suma, pode-se perceber que a mobilidade , em Moçambique, tem-se concentrado a dimensão dos transportes.

2.4. A Mobilidade Urbana Como Um Instrumento de Efectivação do Direito à Cidade

De acordo com Rech ⁴⁰, a cidade constitui um instrumento de garantia dos direitos humanos, da liberdade e da dignidade, permitindo a construção de relações duradouras sem afastar as pessoas. A solidificação de instrumentos de mobilidade urbana é, sem

⁴⁰ RECH, Adir Ubaldo. (2015). Mobilidade Urbana. P.10.

dúvida, uma política pública que aproxima as pessoas de forma real, não virtual ou mecânica. Portanto, a mobilidade urbana tem a natureza jurídica de assegurar ao ser humano um direito fundamental: a liberdade de ir e vir com dignidade.

Neste sentido, a Carta Mundial pelo Direito à Cidade⁴¹, no seu art. 13^o, estipula que as cidades devem garantir a todos o direito à mobilidade e circulação através de um sistema de transporte público acessível e a preços razoáveis, segundo um plano de deslocamento urbano e interurbano, com meios adequados às diferentes necessidades ambientais e sociais (género, idade, incapacidades). Será incentivado o uso de veículos não contaminantes e criadas áreas reservadas aos pedestres, permanentemente ou em certos momentos do dia. As cidades devem promover a remoção de barreiras arquitectónicas e adaptar edificações públicas, locais de trabalho e lazer para garantir a acessibilidade às pessoas com necessidades especiais.

Deste modo, isto significa que assegurar o direito à cidade constitui também ampliar a política de mobilidade urbana, bem como a efectivação dos direitos sociais, tais como saúde, educação, transporte, lazer etc., como forma de garantir a todos os cidadãos o livre acesso aos referidos direitos.

Pires e Pires⁴² ao relacionarem o direito à cidade e a mobilidade urbana argumentam que o movimento dos cidadãos depende de como a cidade está organizada territorialmente e vinculada de forma funcional com as actividades que se desenvolvem no espaço urbano. Ademais, os autores entendem que a cidade é o núcleo urbano que deve proporcionar o bem-estar da colectividade e dos cidadãos que a integram. Sendo assim, a garantia de acesso aos serviços públicos, ao comércio e à indústria, ao lazer, à prestação de serviços, à saúde, à educação e à moradia é imprescindível para a manutenção da cidadania plena e tais factores se consolidam com a possibilidade de circular de modo efectivo.

A este respeito, Marrara⁴³ afirma que a mobilidade é essencial para que a cidade cumpra as suas funções, facilitando trocas de objectos, sentimentos, informações, cultura, prazer e trabalho remunerado. A capacidade dos cidadãos de satisfazerem as suas necessidades

⁴¹ FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. (2009). Carta Mundial pelo Direito à Cidade. P.12.

⁴² PIRES, António; PIRES, Lilian. (2016), *ibidem*. P.7.

⁴³ MARRARA, Thiago. (2014). *Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade*. Revista de Direito Económico e Socioambiental. P.166.

depende da mobilidade, que deve ser fácil, rápida, segura e a um custo razoável, permitindo extrair os benefícios urbanos.

O autor argumenta que a mobilidade, como a real possibilidade de locomoção de pessoas e movimentação de cargas por diversos meios de transporte, aproxima a cidade de sua função social ideal. Assim, a mobilidade é uma condição instrumental para o direito urbanístico, não sendo um fim em si mesma, mas um requisito essencial para concretizar a liberdade de iniciativa, de manifestação, o direito ao lazer, à cultura, ao trabalho e ao bem-estar mínimo por meio do acesso a serviços públicos sociais e económicos (*ibidem*).

Na mesma linha, Pires⁴⁴ argumenta que o fenómeno da mobilidade abrange diversos factos e processos que influenciam o modo de vida da população e a forma das cidades, cuja dinâmica torna-se cada vez mais complexa com o crescimento significativo de diferentes classes sociais que produzem e consomem espaços de maneiras distintas. A qualidade de vida é mensurada pela possibilidade de deslocamento, sendo a liberdade de locomoção um direito fundamental para o exercício de todas as funcionalidades vitais.

De acordo com Bernardi e Garcias⁴⁵, para que a mobilidade seja efectiva, uma cidade deve atender a três funções básicas, que são as funções urbanísticas (habitação, trabalho, lazer e mobilidade) funções de cidadania (educação, saúde, protecção e segurança) e funções de gestão (relativa à prestação de serviços, ao planeamento, à preservação do património cultural e natural e à sustentabilidade).

Coelho⁴⁶ ao pesquisar a mobilidade urbana brasileira com enfoque no modal bicicleta constatou que a mobilidade urbana é uma subespécie do direito à cidade, que pode ser definido como o aproveitamento equitativo dos recursos materiais e imateriais oferecidos pela cidade, norteado por princípios de sustentabilidade, democracia, solidariedade e justiça social. Na cidade, a mobilidade urbana apresenta-se segregadora, estabelecida sob um aparato socioeconómico de profunda concentração de renda e exclusão social, em que aqueles que convivem perto das centralidades têm melhor

⁴⁴ PIRES, Laura Fatima. (2009). *Deficiência e mobilidade: uma análise da legislação brasileira sobre gratuidade no transporte público*. Porto Alegre., p, 392.

⁴⁵ BERNARDI, Jorge Luiz; GARCIAS, Carlos Mello. *As funções sociais da cidade*. Revista Direitos Fundamentais & Democracia.

⁴⁶ COELHO, Fabiana de Alcantara Pacheco. (2020). *Direito à cidade e mobilidade urbana: reinventando o modal bicicleta*. Revista do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro.

acesso a diversos modais de transporte, enquanto os que vivem na periferia sofrem diariamente o peso da segregação em seu processo de mobilidade.

No entanto, Coelho, Oliveira e Siebra⁴⁷ buscaram realizar um estudo da mobilidade urbana, baseando-se na política nacional brasileira de mobilidade urbana para alcançar a efectividade em relação ao direito de aceder a cidade. Neste estudo, os autores constataram que os instrumentos legais existentes visam melhorar a mobilidade urbana, mas há dificuldade em efetivá-los e, conseqüentemente, em garantir o Direito à Cidade. A análise dos autores concluiu que, para efetivar a mobilidade urbana focada no acesso à cidade, é necessário implementar medidas de mobilidade urbana que defendam o Direito à Cidade, abrangendo diferentes aspectos de gestão e medidas administrativas.

Ademais, Feltran⁴⁸, em uma pesquisa sobre o direito de acesso à cidade e o uso do espaço público como premissa de inclusão social sob perspectiva da Política Nacional de Mobilidade Urbana em Brasil, constatou que a configuração da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana como instrumento do Direito à Cidade é o arcabouço necessário ao estabelecimento de uma nova ordem urbanística de acesso universal, fulcrada em um conjunto de princípios e institutos sistematizados dirigidos à ordenação do espaço público urbano concatenado ao seu objecto de tutela e finalidade de inclusão social.

Sumariamente, os dados apresentados nesta secção revelam que a Mobilidade Urbana possui a função primordial de viabilizar o acesso aos benefícios da cidade e a utilização equânime do espaço público, assim como constitui um elemento de grande importância na efectivação dos direitos humanos na cidade porque é o instrumento utilizado pelos Gestores Municipais para interligar as vias de acesso às centralidades económicas, comerciais, equipamentos e bens públicos urbanos, lazer, saúde e demais serviços sociais essenciais da sociedade.

⁴⁷ COELHO, Rebeca de Luna; OLIVEIRA, Sara Laryssa Lima de; SIEBRA, Vinícius Costa. (2020). *Mobilidade urbana como instrumento de efectivação do Direito à cidade*.

⁴⁸ FELTRAN, Fernanda Rodrigues. (2016). *A Lei de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efectivação do Direito à Cidade e à Inclusão Social*.

CAPÍTULO III: QUADRO LEGAL SOBRE A MOBILIDADE URBANA EM MOÇAMBIQUE

O direito à mobilidade surge do direito à cidade⁴⁹; e este, no marco dos direitos humanos. Assim, são transcendentais o enfoque e o aval institucionais que lhe são dados hoje em nível internacional. O presente capítulo descreve e analisa o quadro legal sobre a Mobilidade Urbana em Moçambique.

Vale ressaltar que até o ano corrente, não existia uma concepção sobre a mobilidade urbana em Moçambique, pois em todos instrumentos legais, não se definiu este conceito, até actualmente na aprovação da Política de Urbanização, que passamos a ter uma definição do que é mobilidade urbana no contexto moçambicano, como sendo a possibilidade de movimentação das pessoas no território e acesso ao espaço urbano e aos equipamentos desejados com facilidade e segurança, facto que se torna mais difícil à medida que a cidade se expande fisicamente e os meios de transporte se tornam precários em função de uma procura superior à oferta⁵⁰. Nesse contexto, a Mobilidade Urbana possui a função primordial de viabilizar o acesso aos benefícios da cidade e a utilização equânime do espaço público. É peça de larga importância na efetivação dos direitos humanos na cidade porque é o instrumento utilizado pelos Gestores Municipais para interligar as vias de acesso às centralidades económicas, comerciais, equipamentos e bens públicos urbanos, lazer, saúde e demais serviços sociais essenciais da sociedade. Falar de direito à cidade e a mobilidade urbana em Moçambique é um desafio, pois há um vazio legal no que concerne à mobilidade verdadeiramente dita, por outra, Moçambique carece de uma legislação que versa sobre a mobilidade, para que se enquadre nesta os diferentes modos de mobilidade, através da construção ou requalificação de infra-estruturas adequadas.

No entanto, durante décadas a política de mobilidade urbana foi executada e pautada pelas políticas voltadas ao uso de automóveis na maioria dos municípios moçambicanos. Com efeito, ao longo dos tempos, foram introduzidos instrumentos legais por forma a regular a mobilidade urbana em Moçambique, tendo sido o primeiro dispositivo normativo criado em 1989 foi o Regulamento de Transporte em Automóveis

⁴⁹ FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. (2009). Carta Mundial pelo Direito à Cidade.

⁵⁰ CONSELHO DE MINISTROS. Resolução n.º 31/2024, de 10 de Julho que aprova a Política de Urbanização.

(RTA), através do Decreto n.º 24/89, e o segundo foi o Transporte semi-colectivo de passageiros, através do Decreto n.º 92/89.

Um dos instrumentos cruciais sobre a mobilidade urbana foi a Resolução n.º 5/96⁵¹, de 2 de Abril que aprova a Política dos Transportes e Comunicações, um instrumento que se caracteriza como um marco regulatório dos transportes no país e da mobilidade urbana, pois determina as directrizes e acções para o desenvolvimento de diferentes modos de transporte de passageiros e cargas nos diferentes escalões territoriais. Alguns dos objectivos deste instrumento incluem: incentivar e melhorar o transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial e aéreo, de forma a assegurar e facilitar as trocas internas e internacionais; reactivar, melhorar e priorizar o transporte colectivo de passageiros, quer nos centros urbanos, quer nas zonas rurais, através do aumento da capacidade e da melhoria dos serviços prestados; assegurar que o transporte semi-colectivo seja eficiente e seguro através de uma adequada regulamentação e fiscalização; melhorar as condições, os meios e as infra-estruturas para a circulação de mercadorias, com particular atenção no desenvolvimento do transporte marítimo de cabotagem; Estabelecer para as empresas de transporte público urbano de passageiros do Estado, políticas de preços que possam permitir a viabilidade operacional dessas empresas através de subsídios directos e indirectos sempre que for julgado necessário tendo em vista o carácter social dessa actividade.

A mobilidade por veículos automóveis é regido pelo Regulamento de Transportes em Veículos Automóveis e Reboques, aprovado pelo Decreto n.º 35/2019⁵² de 10 de Maio, com objectivo de simplificar os procedimentos de licenciamento e promover a competitividade na actividade de transporte rodoviário de modo a garantir segurança e conforto na mobilidade de pessoas e bens. Este dispositivo legal classifica os tipos de transportes em particular e público, que subdividem-se em transporte de passageiros, de mercadorias e misto. Este regulamento que visa reorganizar a actividade de transporte rodoviário de passageiros e cargas introduz ainda o uso obrigatório de bilhetes para todas carreiras e uma penalização severa para os encurtadores de rota. Ainda, o

⁵¹ CONSELHO DE MINISTROS. Resolução n.º 5/96 de 2 de Abril que aprova a Política dos Transportes.

⁵² CONSELHO DE MINISTROS. Decreto n.º 35/2019 de 10 de Maio que aprova o Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis e Reboques.

instrumento prevê multas por excesso de lotação a serem aplicadas ao passageiro no caso de transporte urbano.

De forma simplificada, os instrumentos legais que dissertam sobre a mobilidade abrangem tópicos como tipologia dos serviços de transporte, normas sobre direitos dos usuários de serviços de transporte e gestão do transporte nas cidades. No entanto, é importante afirmar que o problema da mobilidade urbana em Moçambique não se pode resolver apenas com regulamentos de transportes ou automóveis, embora estes regulamentos, como medidas institucionais e reguladoras que estabelecem obrigatoriedades, directrizes e competências, sejam uma necessidade e um avanço, eles não resolverão tudo, já que muito pouco fica assegurado, e se nada mais for feito, tudo ficará como estava.

Ainda no Regulamento de Transportes em veículos Automóveis e Reboques, no contexto da política de transportes, descreve-se a política de transporte rodoviário, que visa desenvolver o transporte de passageiros com prioridade para o transporte colectivo e assegurar o transporte público de passageiros nos grandes centros urbanos, através das empresas públicas; encorajar e promover a criação de terminais para mercadorias nas periferias das cidades, visando evitar a circulação de veículos de grande porte nas vias urbanas; promover o uso do transporte não motorizado (bicicleta) nas cidades, como complemento do transporte urbano através de mecanismos de facilitação da sua aquisição a grupos-alvos previamente determinados, e também promover o uso de bicicletas, veículo de tracção animal nas zonas rurais, visando facilitar a locomoção e a distribuição de mercadorias nas diversas regiões do interior do país.

No entanto, vale ressaltar que em Moçambique, o âmbito da mobilidade urbana está ainda em desenvolvimento. De acordo Tejada e Machanguana⁵³, comumente os termos *transportes públicos e colectivos* são utilizados como sinónimos para descrever todos aqueles transportes para deslocar pessoas ou mercadorias com fins lucrativos por pessoas singulares ou colectivas (de titularidade pública ou privada); *os transportes semi-colectivos*, definidos assim por sua menor capacidade (15 lugares), vulgo “Chapas”; *os transportes à demanda*, correspondem aos táxis de diversos modelos

⁵³ TEJADA, Joaquin Romero; MACHANGUANA, Constâncio. Transporte, Mobilidade, Acessibilidade e COVID 19. Observatório da Mobilidade e Transportes de Moçambique. 2020. p.4

motorizados e não motorizados. Finalmente, *os transportes particulares*, são qualquer meio de uso familiar ou profissional como bicicleta, mota, carro ou outros que não implica o cobro do bilhete de transporte. Todavia, na prática, os transportes utilizados incluem: autocarros das empresas públicas de transportes, autocarros geridos por individuais ou cooperativas, chapas de 15-26 lugares, viaturas mistas na província e cidade de Maputo coordenadas pela AMT, carrinhas abertas ou *MyLoves*, bici-táxis, moto-táxis, Txopelas e Táxis, diversos meios particulares como bicicletas, motas, carros e pedestres.

No entanto, reconhece-se que o RTA seja um marco importante, uma vez que melhora as condições de mobilidade no plano de direito, contudo é importante referir que no plano factual o mesmo é pouco conhecido o que leva ao não cumprimento das normas previstas, neste caso há uma extrema necessidade de promoção para melhor cumprimento das normas, no que respeita às condições de transporte, os transportadores não obedecem as regras sobretudo de lotação. Na hora da ponta, os transportadores de passageiros violam gravemente as regras, por exemplo um *minibus* que deveria levar 15 passageiros nessas horas tem aproximadamente 20 a 25 passageiros, o que põem em causa a segurança dos mesmos e leva a rápida degradação dos transportes.

Há um tipo de transporte em veículos automóveis de mercadorias (carrinhas abertas, vulgo *My Love*) que tem sido utilizado, que o n.º 1 do art. 9 da RTA proíbe exercício deste tipo de transporte, porém o n.º 2 do mesmo artigo abre uma excepção ao uso do *My Love* em locais onde não se oferecem outras alternativas de transporte, servindo de alimentadores para principais corredores e terminais. No entanto, mesmo com esta abertura legal, o *Mylove* continua sendo um transporte informal e inseguro, pois, n.º 3 do mesmo artigo impõe as condições que as mesmas viaturas devem ter para que exerçam o transporte público, porém, a maioria dos *My love* não exerce esse trabalho como a lei impõe, em parte por falta de conhecimento da existência deste diploma e outros pela ignorância, pois as autoridades dos transportes não conseguem fiscalizar estes veículos.

Nesse sentido, a ausência de transporte público adequado impede a melhoria da qualidade de vida das pessoas mais vulneráveis, limitando seu acesso a oportunidades económicas, e também afecta toda a economia e geração e renda. Isso destaca a importância de investimentos em sistemas de transporte público acessíveis e eficazes como parte fundamental do esforço para promover a igualdade e a inclusão em uma sociedade.

Ademais, comprova-se que, não basta só legislar, é importante promover os instrumentos legais para que os destinatários tenham conhecimento da existência e o conteúdo dos mesmos. Na realidade, o advento da lei muito pouco mudará, se não houver a adoção de planos de mobilidade por parte dos Municípios de forma integrada com a previsão de recursos, planos esses que devem acontecer exatamente nessa ordem ou, no mínimo, de forma concomitante.

A mobilidade de uma cidade é organizada, a partir do planeamento de sistemas de transportes integrados entre outras cidades. Não há como planear a mobilidade urbana, de uma cidade isoladamente, quando os principais instrumentos indutores de crescimento são vias ou sistemas de transportes inter-urbano, como aeroportos, rodovias municipais.

É crucial compreender que os objectivos não são normas de direito, portanto, não são comandos que impõem condutas. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social são diretrizes sociais fundamentais da mobilidade urbana e não meros objectivos da lei. Tal como reitera Rech⁵⁴, “as diretrizes são normas norteadoras, que indicam caminhos, balizam acções, políticas públicas e o tipo de desenvolvimento, com vistas à unidade do planeamento. Devem se sobrepor às demais normas, buscando garantir o plano estabelecido. As diretrizes, na realidade, são normas que vinculam políticas públicas concretas”.

As decisões jurídicas sobre litígios ou descumprimento de norma não se dão pelo comando dos objectivos, mas das directrizes. É mera questão de técnica legislativa, mas que deve ser tratada pela doutrina, buscando interpretar corretamente o sentido da norma.

Uma das inovações do ordenamento jurídico em torno da mobilidade urbana foi a aprovação, no ano corrente (2024), da Política de Urbanização⁵⁵, através da Resolução nº 31/2024, com vista a assegurar e garantir a promoção de uma urbanização mais equilibrada e desenvolvimento harmonioso do território, e que promova o desenvolvimento socioeconómico, fomentando maior equidade e inclusão espacial e a redução das desigualdades espaciais, e possui 7 pilares, onde no pilar 6 sobre a

⁵⁴ RECH, Adir Ubaldó; RECH, Adivandro. Direito Urbanístico: fundamentos para a construção de um Plano Diretor sustentável na área urbana e rural. Caxias do Sul: Educus, 2010. p. 90.

⁵⁵ CONSELHO DE MINISTROS. Resolução nº 31/2024, de 10 de Julho que aprova a Política de Urbanização.

mobilidade e acessibilidade define três objectivos estratégicos em torno da mobilidade urbana:

1) Articulação eficaz entre a conectividade e mobilidade de pessoas e bens e a planificação urbana e do território:

- Formulação de instrumentos de ordenamento territorial intermunicipais, interdistritais ou de abrangência metropolitana fortemente integrados aos planos de mobilidade e de transporte público multimodal (TOD), nos territórios contíguos e onde existam dinâmicas sociais e económicas interdependentes, com acções estratégicas dedicadas ao transporte massivo de passageiros e à promoção das economias e cadeias de valor territoriais, em particular nos corredores de transporte e de desenvolvimento urbano.
- Capacitar os técnicos dos governos locais, priorizando os localizados nos corredores de transporte, em sistemas de transporte e mobilidade urbana, conectando-os à planificação urbanística e ao ordenamento territorial.

2) Reforço da acessibilidade e conectividade entre o urbano, seus territórios adjacentes e o rural: este objectivo é acompanhado pelos seguintes específicos:

- Realizar um estudo das necessidades de mobilidade e transporte nos seis corredores de transporte e desenvolvimento urbano, com o intuito de conhecer a demanda e necessidades reais, avaliar a infraestrutura de transportes e logística instalada e propor acções e projectos estruturantes que aumentem o grau de conectividade no interior destes corredores e entre áreas rurais produtivas e portos e mercados consumidores;
- Priorizar o projecto de investimentos que suportem a conectividade entre o rural e urbano, fortalecendo as cidades secundárias como centros de prestação de serviços, inovação e conectividade para as populações rurais;
- Institucionalizar regras e processos de governação que apoiem a cooperação e sinergia entre as áreas urbanas e rurais, e garantir a representação e o envolvimento de ambos actores na formulação e implementação de planos, projectos e investimentos conjuntos;
- Gerar dados e projecções claras sobre migrações e deslocamentos nas periferias urbanas, especialmente em cidades intermédias, para informar processos políticos de planeamento e financiamento, visando reequilibrar o território e fortalecer a rede

de cidades existente, integrando as necessidades específicas de populações migrantes e deslocadas.

3) Promoção da acessibilidade e mobilidade eficiente e inclusiva da população urbana até o nível do bairro-para viabilizar este objectivo, foram definidos os seguintes objectivos específicos:

- Desenvolver plataformas participativas digitais que integrem informações sobre diferentes modos de transporte (transporte colectivo, veículos compartilhados, bicicletas, etc.) e que ajudem a organizar e formalizar o transporte semi-colectivo, facilitar o planeamento de deslocações e a tomada de decisões informadas, visando melhorar a segurança, conforto, confiança no serviço e acessibilidade;
- Integrar a modalidade activa e multimodal no planeamento territorial e assegurar a conectividade entre espaços públicos multifuncionais e verdes urbanos;
- Assegurar que o processo de planificação e desenho urbano identifique as necessidades específicas das mulheres, idosos, crianças e pessoas com mobilidade condicionada, no acesso ao transporte e espaços públicos para mitigar a exclusão, a falta de equidade, assédio e violência.

No entanto, acontece que, o nosso maior problema é a execução das leis e dos instrumentos internacionais e não a sua proliferação. A reabilitação e condicionamento das vias alternativas para resolver o problema de engarrafamento. O Ministério dos Transportes e Comunicações deveria criar uma política de transporte urbano integrada onde se faria a conjugação das várias modalidades de transporte e da mobilidade urbana. O direito à cidade não se circunscreve dentro de um espaço físico da cidade, mas sim, aso serviços que são prestados dentro de uma cidade.

A legislação sobre mobilidade urbana é necessária, porém, só será efectiva e eficaz, se forem elaborados e concretizados os planos nacionais e quando os Municípios elaborarem seu Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Os Planos de Mobilidade Urbana precisam ser transformados em leis efectivas, para vincular o administrador público do presente ao futuro, o que, em termos locais, importa incorporar o Plano de Mobilidade Urbana ao Plano Diretor Municipal.

Assim, em 2020 o Ministério das Obras Públicas Habitação e Recursos Hídricos, criou através do Projecto de Desenvolvimento Urbano-PDUL, o Guião Metodológico para elaboração do plano Director de Mobilidade Urbana, este é um instrumento didáctico e

orientador, tem em vista apoiar os Municípios na produção dos Planos e demais legislação para o planejamento e gestão da mobilidade urbana a nível local, o guião irá contribuir para a consolidação do caminho para a sustentabilidade.

CAPÍTULO IV: ESTRATÉGIAS JURÍDICAS PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA NA ÁREA METROPOLITANA DE MAPUTO

Neste capítulo, busca-se examinar as estratégias adoptadas pela Agência Metropolitana de Maputo para a melhoria da mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo, e por sua vez, os desafios subjacentes que são maioritariamente ignorados pelo ordenamento jurídico moçambicano sobre a mobilidade urbana e por fim propor estratégias jurídicas para a melhoria da mobilidade urbana.

3.1. Descrição do local de estudo

A Área Metropolitana de Maputo é a agregação da área da Cidade de Maputo e uma parte da Província e Cidade de Maputo que, pela estreita ligação da actividade quotidiana, constitui um sistema socioeconómico supra-municipal. A Área Metropolitana de Maputo (AMM) circunscreve os municípios de Maputo, Matola, vila municipal de Boane e a vila do Distrito de Marracuene. O território da AMM é ainda mais extenso abarcando as vilas Municipais da Namaacha, Manhiça e os distritos de Matutuine e Magude.

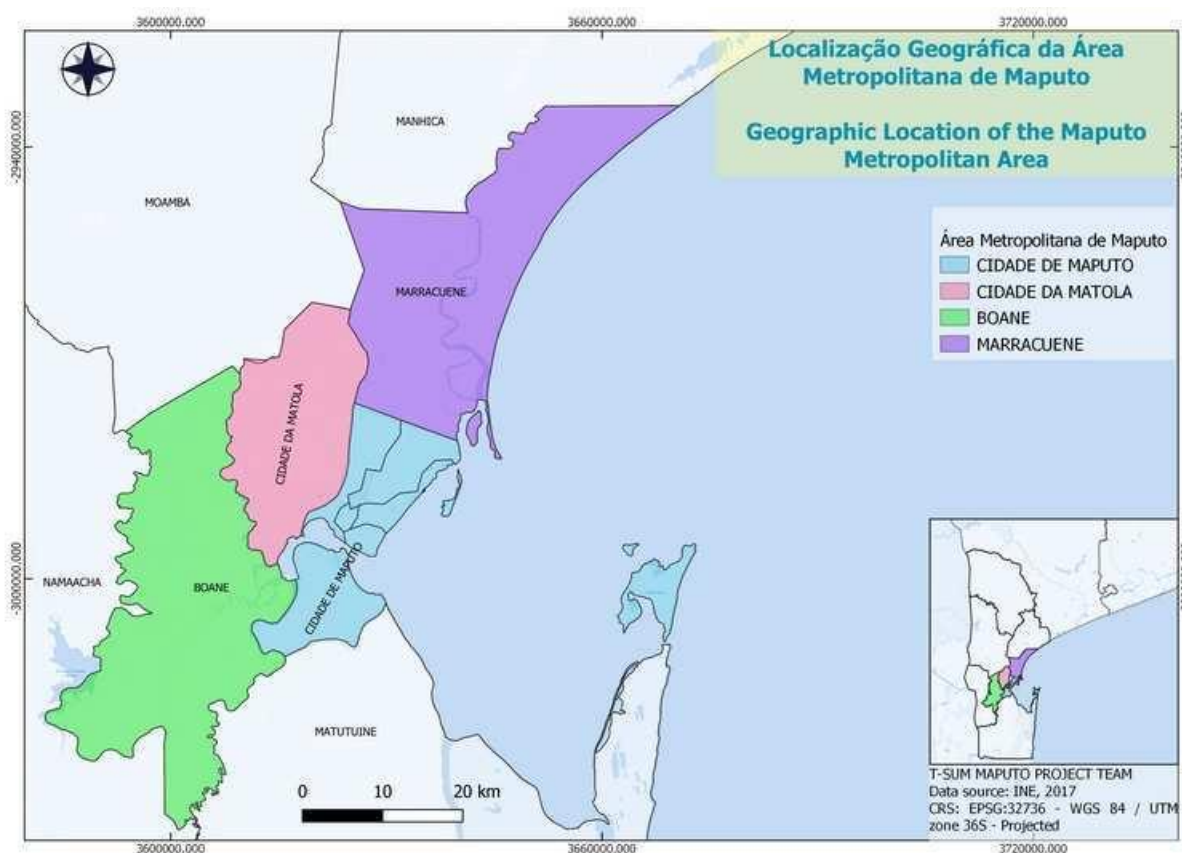


Figura 1: Mapa da Área Metropolitana de Maputo

O Censo Geral da População e Habitação de 2017⁵⁶ indica que na AMM vivem 2.582.219 pessoas, o que corresponde a 10,9% da população residente em todo o território nacional. A população da AMM quase duplicou desde 1997 até 2017, conforme exposto na Figura 17. Dados dos Censos de 1997, 2007 e 2017 indicam que a população da AMM passou de 966.837 para 1.533.177 e 2.582.219 pessoas, respectivamente. Não obstante, os dados do último Censo de 2017 demonstram um crescimento muito desigual, se comparada às cidades vizinhas: a Cidade de Maputo aumentou a sua população em apenas 0,08% anual desde o ano 2007; a cidade da Matola cresceu um 5,37%, Boane em 10,51% e Marracuene 15,75%. Estes dados revelam qual é a tendência de crescimento da região metropolitana, deslocando as áreas habitacionais para fora do centro da cidade.

O conceito da Área Metropolitana de Maputo, segundo Romero *et al.*⁵⁷, embora tenha iniciado a ser discutido nos anos 2000, teve maior destaque com o Plano Director de Mobilidade e Transporte do Grande Maputo em 2014, e com a criação da Agência Metropolitana de Transporte de Maputo pelo Decreto 85/2017 que estipula que a Área Metropolitana compreende os Municípios de Maputo, Matola e Boane, os Distritos de Boane e Marracuene e outros contíguos na província de Maputo. Os distritos de Marracuene e Boane e Município Boane são actualmente as regiões de atracção das construções de habitações sociais da região metropolitana. O distrito de Magude, situado cerca de 160 km a noroeste do centro da cidade de Maputo, e a Vila da Ponta de Ouro, aproximadamente 150 km ao sul, representam os extremos mais distantes do centro de Maputo.

Em termos de crescimento, de acordo com Mendonça⁵⁸ e Romero *et al.*⁵⁹, as cidades de Maputo e Matola permanecem como centros económicos neste conjunto urbano de escala metropolitana. Os deslocamentos diários da população desempenham um papel

⁵⁶ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. (2017). Censo Geral da População e Habitação.

⁵⁷ ROMERO, Joaquim de Tejada, et al. (2022). *Perfil Urbano de Maputo. Mobilidade, acessibilidade e uso da terra na Área Metropolitana de Maputo*. Projecto T-SUM. UCL. Maputo e Londres: T-SUM. P.47

⁵⁸ MENDONÇA, Inocência Nhatuguês de. (2014). *Mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo: análise dos órgãos de gestão do planeamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efectiva articulação*. Journal of Transport Literature.

⁵⁹ ROMERO, Joaquim de Tejada, et al. (2022). *Perfil Urbano de Maputo. Mobilidade, acessibilidade e uso da terra na Área Metropolitana de Maputo*. Projecto T-SUM. UCL. Maputo e Londres: T-SUM.

fundamental na vida económica. Maputo, como capital do país, é o polo central de actividade económica, serviços financeiros e sociais. Já Matola abriga o maior parque industrial da região, sendo um destaque económico nos sectores de transportes e comunicações, especialmente devido à presença dos portos de mercadorias, da linha férrea sul e da EN4. Além disso, as principais vias que ligam Moçambique à África do Sul e ao reino eSwatini passam pela cidade da Matola, incluindo as fronteiras de Ressano Garcia, Namahaacha, Bela Vista e Goba para eSwatini.

Enquanto isso, tal como referem Romero et al. ⁶⁰, a vila municipal de Boane, de categoria C na classificação dos municípios e dividida em duas localidades (localidade Eduardo Mondlane e localidade Gueguegue), é um emergente parque habitacional resultado do crescimento da cidade de Maputo e da consequente procura por espaços de habitação da população dos bairros de Kamfumo e dos distritos do primeiro anelo da periferia da cidade de Maputo. Sobre o distrito de Marracuene (especialmente, o Posto Administrativo da Vila de Marracuene), a parte incluída na AMM é a vila Sede do distrito, a porta de entrada à capital pela estrada nacional N1, da qual se servem as vias para o interior dos bairros emergentes como Cumbeza, Intaka, Memo, Agostinho Neto. À semelhança do município de Boane, esta vila, bem como a sua extensão, tem recebido grandes e consideráveis investimentos habitacionais, comerciais e industriais da região, sobretudo, actualmente, devido à importância dada à circulação de Maputo, tanto do lado de Zimpeto pelo EN1 quanto do lado da Marginal por Xiango.

3.2. Estratégias para melhoria de mobilidade urbana na AMM

Ao longo dos anos, tem se verificada a rápida urbanização de Maputo que por sua vez tem impulsionado o crescimento residencial e industrial em áreas como Matola e Marracuene. No entanto, verifica-se uma oferta insuficiente de transporte público para responder à crescente demanda, o que resulta numa sobrelotação de veículos, longos tempos de espera e uso de métodos de transporte ilegais, como as carrinhas de caixa aberta conhecidas como "My Love".

⁶⁰ ROMERO, Joaquim de Tejada, et al. (2022). *Perfil Urbano de Maputo. Mobilidade, acessibilidade e uso da terra na Área Metropolitana de Maputo*. Projecto T-SUM. UCL. Maputo e Londres: T-SUM. P.46

Como resposta à falta de mobilidade, os *minibuses*, chamados “chapas”, surgiram como o principal meio de transporte público informal. Embora os chapas tenham desempenhado um papel importante na mobilidade das pessoas, eles também acarretam impactos negativos, como a poluição do ar, emissões de gases de efeito estufa e acidentes no trânsito. Os condutores dos chapas evitam muitas vezes os bairros mais pobres e de difícil acesso, deixando muitas pessoas sem transporte público.

Institucionalmente, foi desenvolvido o Plano Director de Transporte Urbano para Grande Maputo (2014-2035) visando examinar a expansão da Área de Grande Maputo e formular um plano director compreensivo de transporte. A visão para o desenvolvimento do Plano Director era de sistemas de transporte urbanos socialmente e ambientalmente sustentáveis para facilitar o capital internacional, e para alcançar esta visão, foram desenhadas as seguintes estratégias de desenvolvimento:

- Transporte Público: aumentar a mobilidade/acessibilidade, melhorando os sistemas de transporte públicos;
- Rede de Estradas: Desenvolvimento da rede de estradas, com consideração às funções/hierarquia;
- Gestão do Tráfico: Melhor uso das vias de acesso e melhorar o ambiente de veículos/pedestres.

Este plano identificou como prioridade as políticas de mobilidade urbana, avanços institucionais, e projectos específicos para a Área Metropolitana de Maputo. E os progressos sobre a implementação de recomendações foram misturados. Uma das principais recomendações incluiu a criação da Agência Metropolitana de Maputo e a criação de uma Agência/Departamento/Empresa de gestão de tráfico e estacionamento no Município de Maputo. Entre outros projectos prioritários identificados, existe um progresso no desenvolvimento das melhorias das estradas. Todavia, há progresso limitado no desenvolvimento do projecto de transporte público identificado, e também nas recomendações relacionadas à melhorias das medidas de tráfico e estacionamento no Grande Maputo.

Uma das estratégias jurídicas para melhorar a mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo foi a criação, através do Decreto nº 85/2017⁶¹ de 29 de Dezembro, a Agência Metropolitana de Transporte de Maputo, com vista a coordenação e implementação do Plano Director de Mobilidade e Transporte para a Área Metropolitana de Maputo, bem

⁶¹ CONSELHO DE MINISTROS. Decreto nº 85/2017 de 29 de Dezembro que cria a Agência Metropolitana de Transporte de Maputo.

como a gestão corrente e estratégica de recursos da instituição, infra-estruturas e equipamentos associados, para a gestão dos transportes públicos e colectivos de passageiros nesta região. Algumas das atribuições da AMT incluem: planear, gerir os serviços dos transportes públicos e colectivos de passageiros na Área Metropolitana de Maputo; fiscalizar, avaliar, monitorar e controlar os serviços de transportes públicos colectivos de passageiros com outras entidades; estabelecer e actualizar as características das linhas de transporte, tais como terminal, ponto de retorno, itinerário, pontos de paragem e estações de integração, horário de funcionamento e frequência de serviço.

Importa referir que este avanço é ainda embrião ou seja esta na fase de implementação e tem alguns problemas que podem dificultar a efectivação das suas actividades, pois a lei é clara ao referir que a área sectorial da AMT é tutelada pelo Ministro que superintende a área de transportes, com isso subentende-se que esta presta contas ao Governo central e não ao local, ou seja há ainda interferência do poder central para uma Agência que atende a problemas municipais (art 12). Assim, o decreto não prevê um papel dos municípios e distritos na estrutura de governação, ou protocolos de como a AMT interagiria com eles, não clarifica como os mandatos da AMT e os municípios estarão alinhados em matérias como autorização e gestão das vias dos automóveis. Ademais, a capacidade técnica da AMT para liderar e acrescentar valor em torno do sistema de transporte de passageiro colectivo na AMM continua um problema, devido à limitada capacidade financeira e humana da instituição.

Foi criado o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações (FTC) que visa dinamizar o desenvolvimento integrado do sistema de transportes e comunicações através de acções coordenadas e cativar as parcerias público-privadas no desenvolvimento de infraestruturas de transportes, logística, fiscalização e segurança de transporte. A perspectiva metropolitana e coordenação entre os planos de mobilidade urbana e os operadores privados ainda é incipiente. O desenvolvimento das áreas periféricas, a ocupação do solo em zonas periurbanas dos grandes centros e o aumento de viagens intraurbanas exigem uma mudança na abordagem do problema de mobilidade urbana e colocam na agenda a necessidade de estratégias integradas para alcançar a sustentabilidade do sistema de transporte.

A Agência Metropolitana de Transporte de Maputo desenvolveu em parceria com a Técnica Industrial, parte da empresa João Ferreira dos Santos, uma solução local para o

transporte misto de passageiros e carga, direcionada às zonas peri urbanas e zonas rurais. O projecto consistiu fundamentalmente no desenvolvimento de uma carroçaria específica, para ser acoplada num chassis de um veículo, criando-se assim um meio de transporte mais robusto, versátil, seguro, adaptado às necessidades dos nossos passageiros, às condições de operação, de preço acessível e devidamente homologado pelas autoridades nacionais.

Em 2023, foi adoptado aprovado o projecto de mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo denominado “MOVE Maputo”, assente no modelo Bus Rapid Transit (BRT) que interliga os municípios de Maputo, Matola, Boane e Marracuene, orçado em 250 milhões de dólares norte-americanos, financiado pelo Banco Mundial, visando a a construção do corredor BRT num troço segregado de 22 quilómetros que se estende desde a baixa da Cidade de Maputo até a Praça dos Combatentes, Praça da Juventude até a rotunda Missão Roque e, posteriormente, em via não segregada ligará Missão Roque até Zimpeto e Matola Gare, com seis rotas para circulação de autocarros.

A iniciativa compreende a pavimentação de estradas Khongolote, Mulumbela–Matlemele, Matibjana, Boquisso-Intaka, bem como a reabilitação das avenidas da ONU e melhoria da sua interface com as avenidas Fernão de Magalhães e Av. 25 de Setembro, reabilitação da Av. 24 de Julho, entre a Praça 16 de Junho e a Avenida da Zâmbia, incluindo a Avenida da Tanzânia. A implementação do projecto, que deverá começar a funcionar em pleno entre os anos 2026/27, exigirá que o BRT se integre com as principais rotas alimentadoras, nomeadamente as rotas de passageiros da Praça dos Combatentes-Xipamanine, Praça dos Combatentes–Anjo Voador, Praça dos Combatentes-Museu, Muhalaze-Zimpeto, Intaka – Zimpeto e Marracuene.

Apesar destes planos e iniciativas, persistem desafios que estão a ser recorrentes no que concerne ao cenário actual do transporte público urbano em Moçambique, especificamente na Área Metropolitana de Maputo, tal como destacou Mendonça⁶²:

- O movimento dos veículos de transporte colectivo de passageiros é pendular, servindo, alternadamente a periferia da cidade de Maputo e a cidade da Matola, e o centro da cidade de Maputo aumentando o número de viaturas nas horas de ponta;

⁶² MENDONÇA, Inocência Nhatuguês. Mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo: análise dos órgãos de gestão do planeamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efectiva articulação. Paraná-Brasil: Journal of Transport Literature. 2014. p.263-265.

- Os transportadores colectivos-privados de passageiros param onde quer que os passageiros peçam para embarcar ou desembarcar, normalmente transportam um número superior à capacidade designada de passageiros sentados;
- Os transportadores privados tendem a interromper o tráfego quando param no meio do caminho e são acusados de causarem muitos acidentes. Cada minibus está licenciado para operar apenas numa única rota, que está indicada no vidro da frente e de trás com os nomes das terminais de origem e de destino - ou principais pontos de recolha de passageiros;
- Os minibus partem assim que lotam, facto que é frequente, dada a sua pequena capacidade, e grande demanda por parte dos cidadãos;
- O serviço privado de transporte de colectivo de passageiros, vulgo chapas¹⁵, funciona com apenas um motorista e cobrador que fica na porta de saída e comanda a marcha do veículo, mandando-o parar, arrancar, anunciar a rota que vão executar e inclusive “chamar” passageiros que se encontram na via pública;
- As rotas dos transportes colectivos de passageiros, exploradas por operadores privados, são por vezes encurtadas ou alteradas sem aviso prévio e contra a vontade dos utentes contrariando o preconizado na lei;
- A concorrência entre operadores privados é também acirrada, levando em certa medida a um caos no trânsito urbano com paragens ao longo das avenidas ou ruas principais para recolher “mais um passageiro”, gerando filas de trânsito, acidentes e/ou manobras perigosas. Esta situação faz com que o tráfego rodoviário esteja normalmente congestionado agravando-se a situação nas horas de ponta;
- As condições de segurança das viaturas não são satisfatórias no seu geral, apresentando algumas deficiências mecânicas (travões, carroçaria), várias deficiências em termos de sinalização e conforto, gases de escape com fumaça - sinal de motor, bomba injectora ou filtros em péssimas condições - e perdas de óleo;
- Os utentes do transporte público na Área Metropolitana de Maputo estão sujeitos a um tempo médio de espera nos apeadeiros de pelo menos uma hora;
- Devido a crise de transportes que se fez sentir na Área Metropolitana de Maputo desde os meados de ano 2011, as autoridades responsáveis pela gestão do transporte público de passageiros chegaram a permitir que cidadãos que tenham viaturas com capacidade para transportar acima de 15 passageiros, o façam durante nas horas de ponta mesmo que não estejam registados para exercer tal actividade.

Entretanto, na Área Metropolitana de Maputo, não existe um sistema de transporte público colectivo eficiente e de qualidade, pelo contrário, prolifera ainda uma grande quantidade de carros usados de baixo custo, nomeadamente viaturas particulares e de transporte semicolectivo, vulgo “chapas”, que dominam o tráfego na Área Metropolitana de Maputo, o que resulta num crescimento rápido do tráfego associado aos problemas de congestionamento, acidentes, estacionamento, incluindo problemas ambientais decorrentes do crescimento da demanda do transporte rodoviário que tem aumentado as emissões de gases poluentes pelos veículos motorizados. O congestionamento, segundo o Plano Director Municipal de Transportes e Trânsito de Maputo, contribui para uma queda na velocidade de operação dos transportes públicos, penalizando não só os passageiros pelo aumento dos tempos de deslocação, mas também a capacidade global do sistema de transportes, à favor dos mini-buses (vulgo chapas), motociclos (txopelas) e carrinhas de caixa aberta (myloves). e estes meios transportam pessoas singulares ou grupo de pessoas de ponto a ponto e não operam em rotas fixas e compartilhadas.

Em suma, conforme Matos (2008)⁶³ e USAID (2008)⁶⁴, o ambiente de transporte rodoviário em Moçambique é caracterizado por: uma infraestrutura rodoviária deficiente, ocupação de passeios e bermas para outros fins, indisciplina e insegurança no transporte semi-colectivo de passageiros, fraca capacidade de fiscalização dos transportes rodoviários, pouca oferta de transporte rodoviário, fraca capacidade de gestão por parte dos operadores, mau estado técnico dos veículos, inexistência de inspeções periódicas obrigatórias, falta de implementação do seguro obrigatório, fraca assistência técnica agravada pela proliferação de peças sobressalentes de baixa qualidade, concorrência desleal perpetrada pelos transportadores não profissionalizados, violação do código de estrada e seu regulamento, sistema de formação e avaliação de condutores ineficaz, fraca organização dos transportes de passageiros, insuficiente preparação técnica dos intervenientes no sistema de transporte rodoviário e fraca formação do pessoal de oficinas automóveis carga.

⁶³ MATOS, A. População e desenvolvimento na área dos transportes públicos urbanos. 2008. Disponível em: pt.scribd.com.

⁶⁴ UNITED STATES AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT (USAID). Proposta de política dos transportes urbanos para Moçambique. 2008. Disponível em: www.speed-program.com.

Na verdade, as estratégias adoptadas pelo poder público em torno da mobilidade urbana são suplantadas pelos desafios supracitados, devido a um vazio legal que se verifica em Moçambique de uma lei nacional de mobilidade urbana, o que existem até então são apenas regulamentos/decretos que não têm correspondido a realidade a qual são aplicados. Uma lei sobre mobilidade urbana deve assegurar a acessibilidade universal nos meios de transporte, garantindo que as pessoas com mobilidade reduzida tenham condições adequadas para se locomover, promovendo a inclusão social, deve regular o zoneamento urbana, influenciando a a localização de empreendimentos e o desenvolvimento de infraestrutura viária, promover a adopção de meios de transporte sustentáveis, como ciclovias e faixas exclusivas para transportes colectivas. Neste sentido, há necessidade de um decreto que permita e regule as ciclovias e corredores exclusivos de transportes públicos e semi-colectivos, assim como medidas de restrição do uso do automóvel por forma a diminuir congestionamentos e o caos do trânsito, redízio de veiculos e a implantação de pedágios em certas áreas urbanas, incentivo ao uso de novos modais de transporte, como bicicletas.

Deste modo, é imperioso que seja estudada e aprovada uma lei geral sobre a mobilidade urbana que descreva as diretrizes, objectivos e princípios da mobilidade urbana, estabeleça uma política tarifária no transporte público colectivo, que faça uma descrição clara dos serviços de transporte público, direitos dos usuários do sistema nacional de mobilidade urbana, competências do Estado e dos municípios na implantação da política de mobilidade urbana, estratégias de mobilidade urbana sustentável. A Lei de Mobilidade Urbana do Brasil⁶⁵, por exemplo, possui alguns dispositivos legais interessantes sobre a mobilidade urbana que podem ser úteis para o ordenamento jurídico de Moçambique, como:

a) *O acesso restrito à veículos motorizados em determinados locais e horários, visando uma maior utilização do espaço público por pedestres e ciclistas* (art.23). Esta solução pode ser adoptada em áreas comerciais, tornando-as mais agradáveis, com menor poluição sonora, visual e do ar e maior acessibilidade aos consumidores. Na verdade, a mobilidade urbana sustentável é uma das funções sociais da cidade, e dela indissociável, por isso, deve permear as políticas públicas de planeamento das cidades, incluindo a priorização da bicicleta em face dos veículos. Todavia, deve ser implantada uma infra-

⁶⁵ BRASIL-Câmara dos Deputados. Lei N° 12.587, de 13 de Janeiro de 2012.

estrutura segregada: ciclo via ou ciclo faixa que proteja o ciclista da exposição ao risco. Em vias locais, com tráfego de baixa intensidade, medidas de moderação do tráfego motorizado são suficientes para garantir a segurança desejada. Além da segurança nas vias, os ciclistas também demandam segurança para estacionamento e guarda das bicicletas. Para isso, é fundamental implantar bicicletários em pontos de concentração de demanda, tais como terminais do transporte colectivo, universidades, centros de compras e outros. Para paradas rápidas, a instalação de para ciclos em áreas de atracção de viagens e uma medida de baixo custo e rápida execução. Uma política de valorização do transporte ciclovitário não deve se limitar a provisão da infra-estrutura, sendo importantes também medidas de estímulo do uso da bicicleta, como a promoção de passeios ciclísticos.

b) *Adopção de padrões para controlo de poluentes, em locais e horários determinados, com a possibilidade de condicionamento da circulação e do acesso ao atingimento da meta estipulada.* Esta medida pode promover a sustentabilidade ambiental da mobilidade urbana, pois qualidade do ar está ligada ao volume de gases emitidos principalmente por veículos motorizados;

c) *Aplicação de tributos sobre modos e serviços, ou seja, cobrança aos usuários de automóveis pela infraestrutura utilizada*-esta medida de cobrança do pedágio urbano pode diminuir a desigualdade e redistribuir os custos de ampliação e manutenção das vias para os automóveis, de forma mais justa entre todos os usuários;

d) *Definição de faixas exclusivas para o transporte coletivo e para os modos não motorizados, como forma de distribuir de forma mais justa o uso do espaço físico das vias e privilegiar pedestres e ciclistas.* Um transporte público/colectivo transporta em média a mesma quantidade de passageiros que 50 automóveis, o que justifica que os transportes colectivos possuam um espaço exclusivo nas vias garantindo a fluidez de um número maior de passageiros com menor poluição do meio ambiente.

Ademais, importa destacar que o transporte colectivo democratiza a mobilidade ao facilitar a locomoção da esmagadora maioria das pessoas que não possuem automóveis; socializa os espaços públicos; alivia os congestionamentos; reduz o uso indiscriminado de energia não renovável; diminui drasticamente os gastos públicos na área da saúde, com a redução de acidentes e de doenças causadas pelo trânsito e pela poluição; racionaliza a necessidade de construção e manutenção de vias e a destinação de áreas nobres, nos grandes centros, para a construção de estacionamentos, permitindo a

alocação de recursos em sectores de maior relevância social e uma utilização racional e humana do espaço urbano. O transporte colectivo é o mais usado em Moçambique pela camada de baixa renda, este pela pouca qualidade que oferece e sobretudo a insegurança, a maior parte dos utentes do TC são os indivíduos que pretendam fazer-se ao trabalho, escola, hospitais e mais locais.

e) *Controle de áreas de estacionamento de uso público e privado*: por exemplo, estacionamentos gratuitos na periferia da cidade, nos locais onde haja terminais de transporte públicos, principalmente de grande capacidade, podem levar o usuário a percorrer a maior parte do seu trajeto utilizando o transporte público e evitar a circulação do transporte privado nas regiões mais congestionadas. Da mesma forma, o estacionamento deve ser intensamente onerado em regiões nas quais o poder público quer restringir a circulação.

No entanto, uma estratégia plausível seria a implantação do ensino da educação de trânsito nas escolas públicas do país; uma vez que o termo trânsito se liga aos pedestres e motoristas, sem distinção de direitos ou deveres. O programa realiza eventos com diversas pautas relacionadas à mobilidade, tais como: segurança, legislação de trânsito, questões relativas ao meio ambiente e sustentabilidade, além da própria acessibilidade. Discutindo esses temas, seja através de debates ou quaisquer outros métodos didáticos estará preparando o futuro cidadão adulto moçambicano a se acostumar com a política de mobilidade, enxergar sua importância, uma vez que estará implícito no quotidiano; o programa visa conscientizar a nova geração moçambicana. A eficácia da proposta não pode ser medida com exatidão, uma vez que esta ligado com o futuro de quem recebeu tais informações.

5. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

5.1. Conclusão

A presente pesquisa visava analisar o quadro jurídico sobre a mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo e a sua eficácia na efectivação do Direito à Cidade. Com efeito, buscou-se examinar as leis e regulamentos actuais que regem a mobilidade urbana, o transporte público e privado e a infra-estrutura rodoviária; identificar lacunas jurídicas e propor melhorias para fortalecer o direito à mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo; E propor recomendações para as novas regulamentações que melhorem a mobilidade urbana e garantam o direito à cidade na Área Metropolitana de Maputo.

Com esta pesquisa foi possível constatar que a CRM prevê como garantia o direito de ir e vir, que é condicionado ao bem-estar social e conectado a mobilidade urbana. Cabe a todo o cidadão exigir ao governo de seus respectivos municípios políticas de mobilidade urbana buscando sempre a importância que terá no desenvolvimento do mesmo. Deste modo, foram aprovados vários instrumentos normativos por forma a garantir a mobilidade urbana, com destaque para a Resolução 5/96, de 2 de Abril que aprova a Política dos Transportes e Comunicações, que determina as directrizes e acções para o desenvolvimento de diferentes modos de transporte de passageiros e cargas nos diferentes escalões territoriais. Esta política prioriza mais o transporte colectivo, urbano e rural através do aumento da capacidade e da melhoria do serviço prestado, assim como assegurar que o transporte semicolectivo seja eficiente e seguro através de uma adequada regulamentação e fiscalização.

No que concerne ao transporte de passageiros e carga em veículos automóveis ligeiros e pesados, tem-se o Decreto no 11/2009 de 29 de Maio do Conselho de Ministros, que se refere ao transporte urbano, semi-colectivo e interurbano, com uma ênfase no transporte colectivo nas áreas urbanas, através de empresas estatais, com uma gestão privada. No que diz respeito ao transporte semicolectivo, a política prevê o incentivo aos operadores privados nos segmentos de tráfego onde haja falta ou inadequação de transporte colectivo de passageiros. A mobilidade por veículos automóveis é regido pelo Regulamento de Transportes em Veículos Automóveis e Reboques, aprovado pelo Decreto no 35/2019, de 10 de Maio, com objectivo de simplificar os procedimentos de

licenciamento e promover a competitividade na actividade de transporte rodoviário de modo a garantir segurança e conforto na mobilidade de pessoas e bens. Este dispositivo legal classifica os tipos de transportes em particular e público, que subdividem-se em transporte de passageiros, de mercadorias e misto. Este regulamento que visa reorganizar a actividade de transporte rodoviário de passageiros e cargas introduz ainda o uso obrigatório de bilhetes para todas carreiras e uma penalização severa para os encurtadores de rota. Ainda, o instrumento prevê multas por excesso de lotação a serem aplicadas ao passageiro no caso de transporte urbano. Em suma, pode-se perceber que a mobilidade , em Moçambique, tem-se concentrado a dimensão dos transportes.

Deste modo, a pesquisa permitiu constatar que a mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo não garante o direito à cidade, pois há um vazio legal sobre a mobilidade urbana como um todo, assim como falta ou deficiente aplicação dos regulamentos aprovados sobre os transportes públicos e colectivos, verifica-se uma infraestrutura rodoviária deficiente, não existe um sistema de transporte público colectivo eficiente e de qualidade, há ocupação de passeios e bermas para outros fins, e a falta de planeamento urbano integrado e a expansão desordenada da cidade agravam ainda mais esses problemas. Não obstante, com o projecto de mobilidade urbana “MOVE” que visa a construção do corredor BRT num troço segregado de 22 quilómetros e a pavimentação de estradas, espera-se que se possa resolver a insuficiência das vias de acesso e escassez de transporte público, só que sem uma política clara de mobilidade urbana, estratégias da sua implementação, mecanismos de monitoria e controlo, e um planeamento urbano integrado da AMM, quaisquer planos que forem a ser implementados não serão eficazes na resposta aos aparentes desafios de mobilidade urbana verificados na Área Metropolitana de Maputo. Uma lei sobre mobilidade urbana deve assegurar a acessibilidade universal nos meios de transporte, garantindo que as pessoas com mobilidade reduzida tenham condições adequadas para se locomover, promovendo a inclusão social, deve regular o zoneamento urbana, influenciando a localização de empreendimentos e o desenvolvimento de infraestrutura viária, promover a adopção de meios de transporte sustentáveis, como ciclovias e faixas exclusivas para transportes colectivas e semi-colectivos, assim como medidas de restrição do uso do automóvel por forma a diminuir congestionamentos e o caos do trânsito, redução de veículos e a implantação de pedágios em certas áreas urbanas, incentivo ao uso de novos modais de transporte, como bicicletas.

Entretanto, é evidente o trabalho que se verifica hoje na AMM, no que respeita a mobilidade urbana, tendo em conta a criação da AMT e com as demais organizações que coordenam com esta para o avanço da mobilidade. Contudo, há ainda muito trabalho a ser feito no que respeita ao Direito á cidade, para que se possa minimizar os problemas da mobilidade urbana, desde a construção, requalificação de infra-estruturas, a introdução de modos mais suaves de transporte. Por sua vez, é necessária a criação do plano de mobilidade, para que contribua na segurança rodoviária. Assim verifica-se que a mobilidade urbana deve ser debatida e efectivada como política fundamental para o desenvolvimento socioeconómico, urbano sustentável, visando garantir o futuro das gerações com maior qualidade de vida.

5.2. Recomendações

Mediante os desafios identificados na pesquisa sobre a mobilidade urbana na Área Metropolitana de Maputo, e em Moçambique, no geral, a presente pesquisa recomenda que:

- Seja adoptada uma política nacional de mobilidade urbana que abrange o modelo de mobilidade a ser adoptado ao contexto moçambicano, o tipo/sistemas de transportes adequados à realidade moçambicana, as vias de acesso, entre outros;
- Que seja criado um estatuto da Cidade que albergue as características, o modelo da cidade, as responsabilidades das autoridades governamentais, os direitos e deveres dos cidadãos, os serviços prestados pela cidade, etc;
- Orientar as políticas relacionadas com o sistema de transportes e o uso do solo, de modo a racionalizar os deslocamentos, ampliar a mobilidade urbana e reduzir os impactos sobre o meio ambiente e a qualidade de vida;
- Melhorar os transportes públicos, e introduzir outros modais de transporte, incentivar a utilização do transporte público e do transporte não motorizado;
- Promover a disseminação de informações sobre meio ambiente no sector de transportes, trânsito e planeamento urbano divulgando sistematicamente informações sobre meio ambiente e transporte, (seminários, palestras, cursos) temos como exemplo as jornadas científicas organizadas pelo CEDAB, o curso do direito a cidade, organizado pelo mesmo centro;
- Incentivar a implementação de programas de educação de trânsito, voltadas para o transporte colectivo e desenvolvendo a capacitação de profissionais de

planeamento, projecto e gestão de transportes, voltado tanto para veículos motorizados quanto para não motorizados.

- Construção e manutenção das infra-estruturas, Iluminação das vias, para que se tornem menos perigosas.
- Acessibilidade aos transportes colectivos para pessoas com baixa mobilidade.
- Intencificar a fiscalizacao para garantir o cumprimento das leis.
- Criacao de leis que defendam o direito a cidade.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Doutrina

- ALMEIDA, Evaristo, (2016). *Mobilidade Urbana no Brasil*. Fundação Perseu Abramo. São Paulo;
- ALVES, Mário(2010). *Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas*.
- ALÇANTRA, Jose; SELBACH Jeferson (2009). *Mobilidade Urbana em são luís*. EDUFMA. São Luís/MA.
- BARREIRA, Kenniane (2009). *Mobilidade Urbana em Palmas: Contradições, Cidadania e Sustentabilidade*. Dissertação, Mestrado. Universidade de Brasília.
- BELLO, Enzo; PAROLA, Giulia; TOLEDO, Bianca Rodrigues. (2017). *Direito à Cidade: regularização fundiária*. Rio de Janeiro: Multifoco.
- BENINI, Sandra; ROSIN, Jeane, (2016). *Estudos Urbanos uma Abordagem Interdisciplinar da Cidade Contemporânea*. 3ª edição, ANAP. Tupã/SP.
- BERNARDI, Jorge Luiz; GARCIAS, Carlos Mello.(2008) *As funções sociais da cidade*. Revista Direitos Fundamentais & Democracia.
- BERTOLDI, Márcia Rodrigues; OLIVEIRA, Olga Maria Boschi (2019). *Manual Metodológico para o Projeto de Pesquisa no Direito*. Universidade Federal de Pelotas. P.21.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de (2016). *Mobilidade Urbana Sustentável: Conceitos, Tendências E Reflexões*. Ipea.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro.(2016) *Mobilidade Urbana: avanços, desafios e perspectivas*.
- CAVALCANTE, Filho João Trindade.(2016) *Teoria Geral dos Direitos Fundamentais*.
- COELHO, Fabiana de Alcantara Pacheco. (2020). *Direito à cidade e mobilidade urbana: reinventando o modal bicicleta*. Revista do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro.

- COELHO, Rebeca de Luna; OLIVEIRA, Sara Laryssa Lima de; SIEBRA, Vinícius Costa. (2020). *Mobilidade urbana como instrumento de efetivação do Direito à cidade*.
- DUMA, Custódio, et al. (2021). *painel 7- Direito à Cidade, Mobilidade Urbana e o Acesso ao Transporte*. In: *Direito à Cidade. Desafios e Oportunidades para a Nova Agenda Urbana em Moçambique*-Jornadas Científicas sobre o Direito à Cidade e os Desafios na Implementação da Nova Agenda Urbana em Moçambique. Maputo: Wilda Ngovene.
- FELTRAN, Fernanda Rodrigues (2016). *A Lei de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efetivação do Direito à Cidade e à Inclusão Social*.
- FLORENTINO, Renata. (2011). *Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição*. E-metropolis.
- FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. (2009). *Carta Mundial pelo Direito à Cidade*.
- GIL, António Carlos. (2002). *Como elaborar projectos de pesquisa*. 4ª edição. São Paulo: Atlas.
- GIL, António Carlos. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6ª edição. São Paulo: Atlas.
- GUTIERREZ, Andrea *et al* (2016). *Mobilidade urbana desafios e sustentabilidade*. 1ª Edição. São Paulo/SP
- GUTIERREZ, Andrea. (2016). *Direito à Mobilidade-Direitos e mobilidade* in: Pires, Antonio Cecílio Moreira; Pires, Lilian Regina Gabriel Moreira. (2016). *Mobilidade Urbana: Desafios e Sustentabilidade*. São Paulo: Mack Pesquisa.
- HARVEY, David. (2014). *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2017). *Censo Geral da População e Habitação*.
- KNEIB, Erika (*compil*) (2014). *Projecto e Cidade Centralidades e mobilidade urbana*. Universidade Federal de Goiás.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Maria de Andrade (1993). *Fundamentos de metodologia científica*. 3ª Edição. Ver. E ampl. São Paulo: Atlas.

- LEFEBVRE, Henri. (2001). *O direito à cidade*. Trad. Rubens Eduardo Erias. São Paulo: Centauro.
- MACUCULE, Domingos; RODRIGUES, Gustavo (2020). *Guião Metodológico para a Elaboração do Plano Director de Mobilidade Urbana*. Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos.
- MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria (2011). *Metodologia científica*. 6ª Ed. São Paulo: Atlas.
- MARMELSTEIN, George. (2008). *Curso de Direitos Fundamentais*. São Paulo: Atlas, 2008.
- MARRARA, Thiago (2014). *Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade*. *Revista de Direito Económico e Socioambiental*.
- MELLO, Andréa; PORTUGAL, Licínio (2017). *Um procedimento baseado na acessibilidade para a concepção de planos estratégicos de mobilidade urbana: o caso do Brasil*. *EURE – Revista de Estudios Urbanos Regionales*: Santiago
- MENDONÇA, Inocência Nhatuguês de (2014). *Mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo: análise dos órgãos de gestão do planeamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efectiva articulação*. *Journal of Transport Literature*.
- PIRES, António Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (2016). *Mobilidade Urbana: Desafios e Sustentabilidade*. São Paulo: Mack Pesquisa.
- PIRES, Laura Fatima. (2009). *Deficiência e mobilidade: uma análise da legislação brasileira sobre gratuidade no transporte público*. Porto Alegre.
- PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. (2013). *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho académico*, 2ed. Rio Grande do Sul: Feevale.
- RECH, Adir Ubaldo. (2015). *Mobilidade Urbana*.
- RECH, Adir Ubaldo; RECH, Adivandro (2010). *Direito Urbanístico: fundamentos para a construção de um Plano Director sustentável na área urbana e rural*. Caxias do Sul: Educus.

- ROMERO, Joaquim de Tejada, et al. (2022). *Perfil Urbano de Maputo. Mobilidade, acessibilidade e uso da terra na Área Metropolitana de Maputo*. Projecto T-SUM. UCL. Maputo e Londres: T-SUM.
- ROMERO, Joaquim de Tejada; MACHANGUANA, Constâncio. (2020). *Transporte, Mobilidade, Acessibilidade e COVID19*. Observatório da Mobilidade e Transportes de Moçambique.
- SEVERINO, Antônio Joaquim (2007). *METODOLOGIA DO TRABALHO CIENTÍFICO*. 23ª Ed. 2ª Reimp. São Paulo: Cortez.
- SPOTORNO, Lucila. (2023). O futuro da mobilidade urbana em Moçambique está em movimento. Disponível em <https://www.linkedin.com/pulse/o-futuro-da-mobilidade-urbana-em-mo%C3%A7ambique-est%C3%A1-lucila-spotorno/>, acesso aos 05 de Abril de 2024.
- VASCONCELLOS, E. A. (2012). *A mobilidade e cidadania*. Rio de Janeiro: Senac Nacional.

Legislação

- Constituição da República de Moçambique – 2004 – Publicada no Boletim da República, 1ª Série, nº 51 de 22 de Dezembro de 2004 - actualizada pela Lei 1/2018 de 12 de Junho;
- Lei nº 19/2007 de 18 de Julho, aprova a Lei de Ordenamento do Território;
- Decreto nº 85/2017 de 29 de Dezembro, cria a Agência Metropolitana de Transporte de Maputo;
- Decreto nº 23/2008, de 01 de Julho, aprova o Regulamento da Lei de Ordenamento do Território;
- Decreto nº 35/2019 de 10 de Maio, aprova o Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis e Reboques e revoga o Decreto n.º 11/2009, de 29 de Maio;
- Decreto-Lei nº 1/2011 de 23 de Março, aprova o Código da Estrada;
- Decreto nº 85/2017 de 29 de Dezembro, que Cria a Agência Metropolitana de Transportes de Maputo;
- Decreto nº 53/2008, de 30 de Dezembro, que aprova o o Regulamento de Construção e Manutenção dos Dispositivos Técnicos de Acessibilidade,

Circulação e Utilização dos Sistemas dos Serviços públicos à Pessoa Portadora de Deficiência ou de Mobilidade Condicionada que consta em anexo ao presente decreto e dele faz parte integrante;

- Decreto nº 18/2007 de 30 de Maio, aprova a Política Nacional de Ordenamento do Território;
- Resolução nº 5/1996 de 02 de Abril, aprova a Política dos Transportes;
- Resolução nº 31/2024 de 10 de Julho, aprova a Política de Urbanização.