



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

Rúben Miguel Rosendo Jácome

UM MERCADO E UM PORTO PARA ANTULA, BISSAU:

DESENHAR A RELAÇÃO ENTRE A CIDADE E O RIO GEBÁ

Dissertação no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitetura,
orientada pelo Professor Doutor Nuno Alberto Leite Rodrigues
e apresentada ao Departamento de Arquitetura
da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

Dezembro de 2021

Um Mercado e um Porto para Antula, Bissau:

Desenhar a relação entre a cidade e o Rio Geba

Dezembro de 2021

A presente dissertação segue o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa e as normas APA (American Psychological Association) para efeitos de citação e referência.

Agradecimentos

Ao Professor Nuno Grande, por toda a dedicação, exigência e disponibilidade na troca de ideias e conhecimentos ao longo do desenvolvimento deste projeto.

Aos meus colegas de turma de Atelier de Projeto II, em particular aos elementos do meu grupo: Adrian Gramacki, Ania Rawa, Beatriz Casaleiro, Danielle Freitas e Piotr Mrówczyński, que foram essenciais para o desenvolvimento inicial desta dissertação.

Aos professores e funcionários do Departamento de Arquitetura, por todo o apoio prestado ao longo do curso.

Aos meus amigos que contribuíram e apoiaram-me neste percurso, e com quem tive o privilégio de partilhar inúmeros episódios e memórias.

Aos meus pais e avó pelo esforço, paciência e dedicação ao longo destes anos

E finalmente aos meus avós e primo que vi partir no decorrer deste curso e que tanto me auxiliaram nos ensinamentos da vida.

Resumo

A presente dissertação de mestrado é o resultado do tema proposto na Unidade Curricular de Seminário de Investigação e Atelier de Arquitetura, com o título “Redesenhar Bissau com Arquitetura e Infraestrutura”.

Este tema surge a partir de um projeto político, económico e social, intitulado “Terra Ranca”, o qual pretende acelerar o desenvolvimento da Guiné-Bissau, colocando o país num caminho socioeconómico sustentável.

O trabalho aqui apresentado tem como intento a elaboração de uma proposta urbana para a capital Bissau, com o foco no crescimento e valorização local.

Sendo Bissau uma cidade com inúmeras diferenças culturais e geográficas relativamente ao contexto português, esta proposta inicia-se com a caracterização da cidade de Bissau, a partir dos seus dados históricos e geográficos.

Posto isto, a abordagem para esta proposta divide-se em três patamares de estudo: de turma, de grupo e, finalmente, o projeto individual.

Numa primeira fase, destaca-se o planeamento e o desenho urbano de um eixo com cerca de 15km, ligando Bôr a Cumeré, o qual atravessa o centro da cidade de Bissau e serve de “espinha dorsal” ao desenvolvimento do trabalho. É analisada, ainda, a introdução de um sistema de BRT (*Bus Rapid Transport*), como novo meio de transporte impulsionador da expansão da cidade, permitindo solucionar diversas das problemáticas associadas à acessibilidade e mobilidade da população.

A partir deste sistema surgem diversos outros projetos e espaços que nascem e se interligam, numa segunda fase de trabalho, em grupo.

Por fim, já em trabalho individual, dá-se especial atenção ao desenho de equipamentos coletivos – a um novo Mercado e Porto de Recreio e de Pesca – assim como aos espaços públicos por eles gerados.

Pretende-se, portanto, neste trabalho, revitalizar e impulsionar as relações físicas e sociais na frente fluvial da cidade de Bissau.

Abstract

The Master Thesis presented here is the result of the theme proposed at the lecture Investigation Seminar and Architecture Atelier entitled “Redesigning Bissau with Architecture and Infrastructure”.

This theme arises from a political, economic and social project entitled “Terra Ranca”, which aims to accelerate the development of Guinea-Bissau, placing the country on a sustainable socio-economic path.

The work here presented aims to prepare an urban proposal for the capital Bissau, with a focus on growth and local enhancement.

As Bissau is a city with numerous cultural and geographic differences compared to the Portuguese context, this proposal begins with a contextualization of the city, based on its historical and geographic data.

That said, the approach for this proposal is divided into three levels of study: class, group and, finally, the individual project.

In the first phase, the urban planning and design of an axis of about 15km, connecting Bôr to Cumeré, crossing the city center of Bissau, and which will serve as a “backbone” for the development of the work. It is also analyzed the introduction of a BRT (Bus Rapid Transport) system, as a new means of transport boosting the city’s expansion, allowing the solving of several of the problems associated with the population’s accessibility and mobility.

From which arise several other projects and spaces connected to it, in a second phase of group work.

Finally, in individual work, special attention is given to the design of collective facilities – a new Market and Port for Recreation and Fishing – as well as the public spaces they generate.

It is intended, therefore, in this work, to revitalize and boost physical and social relations on the river front of the city of Bissau.

Sumário

Introdução.....	5
1 Estado da Arte.....	11
2 Casos de Estudo.....	17
2.1 – Base Submarina de Saint-Nazaire.....	19
2.2 - Centro Cultural Teopanzolco.....	21
2.3 – Museu Arqueológico de Arles.....	23
3 Objeto de Estudo: A frente fluvial de Bissau.....	27
3.1 – Contextualização Geográfica.....	27
3.2 – Contextualização Histórica.....	33
3.3 – Os Planos Urbanos de Bissau.....	39
3.4 - Edificado, densidade populacional e demografia.....	45
4 Estrutura e Método do Projeto.....	85
5 Redesenhar Bissau com Infraestrutura e Arquitetura.....	91
5.1 – Estratégia de Turma.....	91
5.2 – Estratégia de Grupo.....	97
5.3 – Proposta Individual.....	103
Considerações Finais.....	121
Bibliografia.....	123
Sumário de figuras.....	129
Anexos.....	143

Lista de Abreviaturas

BRT - Bus Rapid Transport

PAIGC - Partido Africano da Independência da Guiné e Cabo Verde

CMB – Câmara Municipal de Bissau

PIB - Produto Interno Bruto

CPLP - Comunidade de Países de Língua Portuguesa

PALOP - Países de Língua Oficial Portuguesa

PRS - Partido de Renovação Social

CMROCD - Comité Militar para a Reposição da Ordem Constitucional e Democrática

GUC- Gabinete de Urbanização Colonial

Introdução

O tema “Redesenhar Bissau com Arquitetura e Infraestrutura” surge de um desafio lançado pelo governo da Guiné-Bissau ao Departamento de Arquitetura da Universidade de Coimbra, através das disciplinas de Atelier de Projeto II e de Seminário de Investigação. O trabalho contou com a consultoria do atelier guineense NL Architects (por articulação com aquele Governo e com o DARQ), na procura de uma estratégia para o seu desenvolvimento urbano.

Nesta lógica, a contextualização histórica e o conhecimento do local surgem como uma necessidade natural ao desenvolvimento da proposta, refletindo sobre as várias problemáticas sociais e urbanísticas neste território, acrescentando o facto de a viagem prevista ao local de estudo não se ter realizado, por motivos relacionados com a pandemia e a instabilidade política naquele país. A Guiné-Bissau vem vivendo uma história de contínua instabilidade política, sendo atualmente um dos países mais frágeis e subdesenvolvidos do mundo.

Descoberta pelos portugueses em 1446, com a chegada de Nuno Tristão, a Guiné-Bissau torna-se uma colónia portuguesa várias décadas mais tarde, em 1558. Após séculos de um regime colonial opressivo, esta consegue a sua independência oficial em 1974 (Correia A. , 1978).

Amílcar Cabral, líder do PAIGC (Partido Africano da Independência da Guiné e Cabo Verde), aquando do regime colonial, acreditava que a independência do país permitiria desenvolver a sua própria cultura e tirar o povo do sofrimento vivido até então. Para tal, ambicionava construir um estado promissor e viável, apesar dos muitos desafios que isso acarretava devido – mas não só – ao pouco desenvolvimento institucional e infraestrutural durante os tempos coloniais.

No entanto, nas décadas seguintes ao assassinato de Cabral (1973) e ao reconhecimento da independência da Guiné-Bissau assiste-se a grandes períodos de instabilidade e acontecimentos que viriam a atrasar e prejudicar o país de forma bastante severa, tais como diversos golpes militares e uma Guerra Civil (1998), após crescentes tensões étnicas e grande intranquilidade política.

Bissau, assim como muitas cidades do continente africano tem crescido de forma descontrolada em termos populacionais. Os planeamentos realizados, não têm vindo a



Figura 1 – Maquete da proposta de turma – Escala 1:3000

conseguir acompanhar este crescimento. Segundo dados do relatório CMB de 2013, o número de habitantes duplicou desde 1991.

Estes números mostram a rápida urbanização da cidade e explicam o consequente aumento de problemas, como a crescente falta de acesso a serviços básicos pela população, nomeadamente o saneamento, a educação, *etc.*

A proposta – “Um Mercado para Antula e Bissau: Desenhar a relação entre a cidade e o Rio Geba” – reflete sobre várias problemáticas sociais e urbanísticas presentes no território de Bissau e Antula-Sul. Visa a criação de espaços estimuladores para a economia local e, simultaneamente, pontos de encontro a partir da criação de um Mercado e Porto Piscatório e Turístico na margem do Rio Geba.

Na turma, foi pensada a reestruturação de um eixo com cerca de 15km de extensão, atravessando a cidade e ligando Bôr a Cumeré, tendo como base a sua reorganização urbanística e viária e a introdução de um transporte público (BRT - Bus Rapid Transit), hoje inexistente em Bissau.

Seguiu-se a estratégia de grupo, a partir da divisão da turma por três zonas de trabalho – Bôr, Bandim e Antula-Sul. O principal propósito foi desenvolver e promover a coesão urbana num território em crescente fragmentação, concedendo a cada zona de trabalho diversas estações de BRT, verdadeiras catalisadoras da transformação urbana.

Por fim, e a uma escala mais aproximada, foi pensada uma solução para um Mercado junto à margem urbana do rio Gebo, articulado com um Porto Piscatório e Turístico. Pretendemos que estes equipamentos tenham a capacidade de impulsionar as relações sociais na região de Antula e na cidade de Bissau, promovendo um desenvolvimento sustentável na economia e pesca local (crescente preocupação da população), após anos de pesca estrangeira ilegal no país.

1| Estado da Arte

O presente Estado da Arte visa analisar a importância e o conteúdo de três livros e uma dissertação essenciais para o desenvolvimento e compreensão da arquitetura urbana em cidades africanas, nomeadamente em Bissau.

“Modern Architecture in Africa Practical Encounters With Intricate African Modernity”, de Antoni S. Folkers e Belinda A. C. van Buiten, é um estudo de arquitetura realizado durante uma romagem a um continente “estranho” para o autor. Apresenta uma reflexão sobre as experiências ganhas durante anos residindo, praticando e observando como as pessoas usam os espaços em África.

Enquanto o livro “Modern Architecture in Africa” apresenta-se com grande abrangência, referindo-se a diferentes cidades africanas, o livro “Nos Trópicos sem Le Corbusier”, de Ana Vaz Milheiro incide sobre a cidade de Bissau e a influência do Estado Novo na sua evolução urbanística.

O livro “Guiné-Bissau, 2011” destaca a visita à cidade de Bissau da autora, contendo os relatos e detalhes da viagem, assim como um estudo da evolução histórica da cidade. É relatada a evolução de uma pequena vila, que não passava de um entreposto comercial, sem qualquer tipo de preocupação arquitetónica, a um local onde começa a surgir um desígnio urbanístico lento, mas necessário, devido à ação colonizadora da Primeira República, e depois do Estado Novo, mas também ao rápido aumento da população.

Tanto a dissertação “A Intervenção em Espaço Urbano na Cidade de Bissau Guiné-Bissau” de Francisco Mendes, quanto os livros de Ana Vaz Milheiro, deixam patente a importância de datas, como 1919, quando o engenheiro de minas, José Quinhones, traça um novo plano para a cidade, onde se destaca a hierarquização das avenidas ortogonais e a monumentalização do espaço.

Assim, Milheiro (2012b, p.10) refere que “O centro da cidade constrói-se em poucas décadas, entre os anos trinta e setenta, facto que lhe confere uma excecional uniformidade patrimonial.”

No que se refere à arquitetura, Ana Vaz Milheiro explica no seu livro que Bissau apresenta uma arquitetura distinta dos restantes países da África Subsariana.

Ambos os estudos dos autores referenciados mostram que foi apenas a partir de 1945, que as intervenções de reconstrução do edificado de Bissau foram constantes.

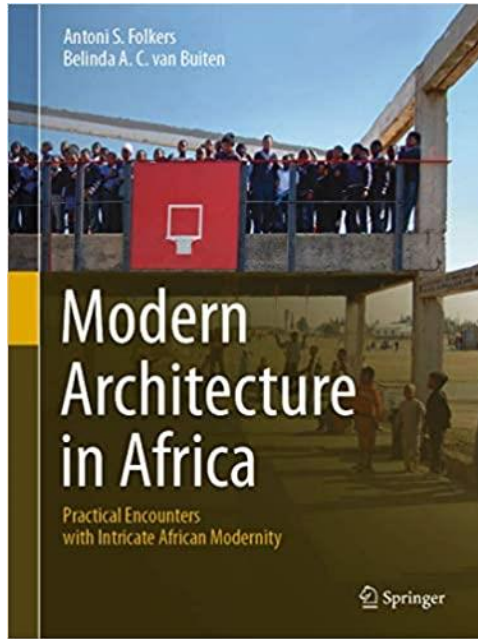


Figura 2 – Livro “Modern Architecture in Africa”

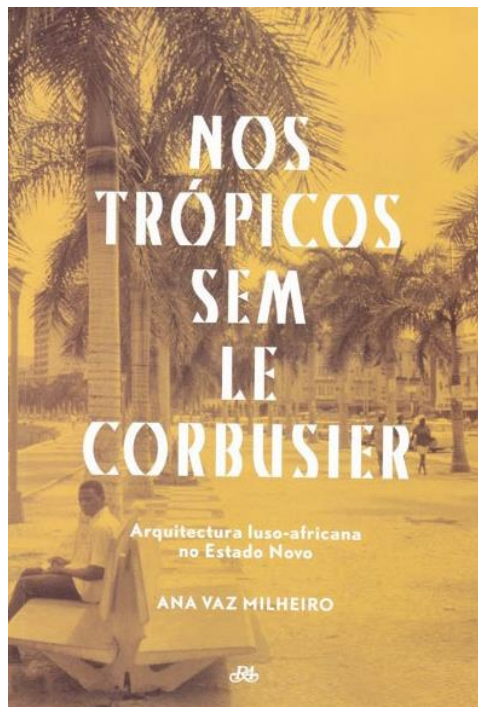


Figura 3 – Livro “Nos Trópicos sem Le Corbusier”

Ana Vaz Milheiro, no livro “Guiné-Bissau, 2011”, refere ainda que, através de Sarmiento Rodrigues, foi aprovado o Plano Geral de Urbanização da Cidade de Bissau e quando o Gabinete de Urbanização do Ultramar começou a estabelecer metas surgem diversas críticas acerca da implantação e conformação da capital, “num lugar tão desfavorecido e pantanoso”.

Estes estudos, baseados em documentos e também na visita feita por Ana Vaz à cidade e de Folkers a várias cidades africanas, mostram a sua relevância para que seja possível uma maior compreensão de como a arquitetura está interligada com a cultura e a história de cada local.

É de ressaltar, nesse sentido, que a arquitetura guineense tem como base os modelos da arquitetura portuguesa. O mesmo aconteceu com outras cidades do continente, de acordo com seus processos de colonização.

Depois da independência, Milheiro (2012b) ressalta uma mudança drástica, sobretudo ao nível da construção informal, tendo sido criados projetos de regularização e melhoria dos assentamentos urbanos de maior densidade, em face da migração da população proveniente do interior do país. Apesar disso, as mudanças não foram suficientes para fazer face às mudanças rápidas que aconteceram a nível demográfico.

Folkers (2019) e Milheiro salientam, de modo geral, que as cidades africanas sofreram mudanças lentas, tendo sido resultado mais da sua situação colonial e política, do que da sua posição geográfica.

Nos dois livros de Ana Vaz Milheiro, apresenta-se uma explicação da evolução arquitetónica da cidade de Bissau e das causas para as suas mudanças, com ênfase na fase do Estado Novo e o seu impacto na construção e modificação da antiga colónia portuguesa. Ao viajar para a Guiné-Bissau, a autora procura a arquitetura do Estado Novo de forma presencial, com base em todos os estudos documentais que já havia realizado até então. Os dois livros complementam-se, fazendo parte do projeto de investigação “Os Gabinetes Coloniais de Urbanização - Cultura e Prática Arquitetónica”, após viagem realizada com o sociólogo Eduardo Costa Dias, e o arquiteto Paulo Tormenta Pinto.

Assim, “Nos Trópicos Sem Le Corbusier”, a autora mostra, de forma clara o contexto sociopolítico, histórico em que a cidade se desenvolve. Destaca ainda as construções que foram realizadas nas colónias portuguesas durante o regime do Estado Novo, projetadas por arquitetos sediados em Lisboa e que trabalhavam para o Ministério das Colónias como funcionários públicos. A investigação histórica teve por base conhecer

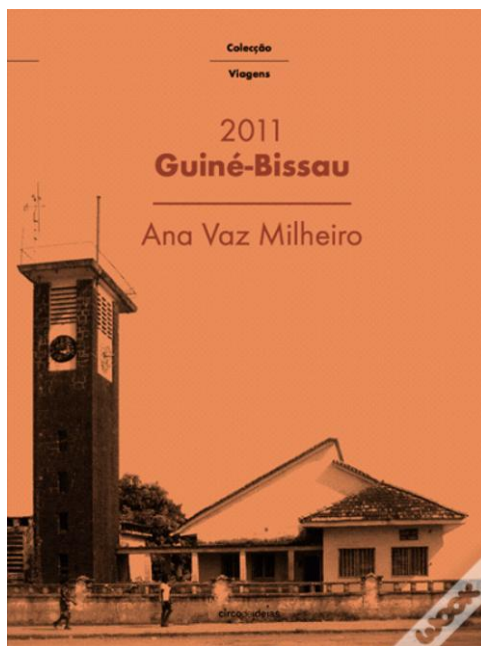


Figura 4 – Livro “Guiné-Bissau”

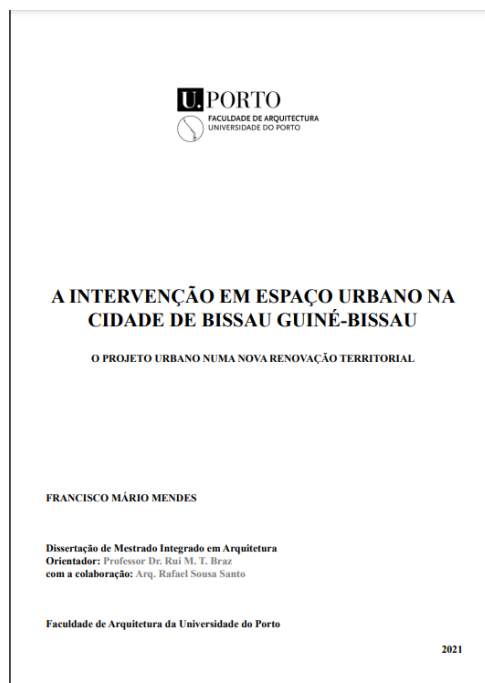


Figura 5 – Dissertação de Mestrado “A Intervenção em Espaço Urbano na Cidade de Bissau, Guiné-Bissau”

os edifícios e projetos urbanos criados pelo Estado Novo, tendo em vista a dinamização pública de Bissau.

Já no livro de Folkers (2019), este mostra uma visão única da arquitetura africana moderna, e que é o resultado da imposição da arquitetura europeia às especificidades do lugar. Reúne, desta forma, os mundos da arquitetura site-specific tradicional com o Projeto Modernista na África, que, até o momento, só havia sido considerado de forma isolada.

O livro cobre quatro perspectivas arquitetónicas: planeamento urbano, tecnologia de construção, física de construção e conservação. A introdução conta ainda com um esboço histórico e uma análise comparativa de uma série de projetos em diferentes países do continente africano.

Desta forma, estes dois livros tornam-se documentos muito enriquecedores para o conhecimento do desenvolvimento urbanístico e arquitetónico das sociedades africanas, com destaque para o caso específico de Bissau. Através destes trabalhos é possível conhecer de forma mais aprofundada a cultura africana e as suas influências.

2| Casos de Estudo

Nesta etapa do trabalho são apresentados um conjunto de projetos arquitetônicos que servem como referência ao desenvolvimento desta investigação.

Assim, apontam-se três casos de estudo: A Base Submarina de Saint-Nazaire, o Centro Cultural de Teopanzolco e o Museu de Arles.

Tratam-se de projetos pertinentes pelas suas ideias e características espaciais e construtivas, relevantes para a proposta e elaboração deste trabalho.



Figura 6 – Fachada da Base Submarina vista a partir do porto de Saint-Nazaire



Figura 7 – Vista aérea da Base Submarina de Saint-Nazaire



Figura 8 – Imagens interiores da base

2.1 Base Submarina de Saint-Nazaire, França

Reconversão de Manuel de Solá-Morales, 2000

A Base Submarina de Saint-Nazaire trata-se de um complexo militar de enormes proporções que ainda hoje domina a paisagem urbana da comuna francesa com o seu nome. Devido á sua construção extremamente resistente inviabilizou-se a sua demolição. A solução encontrada foi a sua reabilitação e reutilização através do projeto de Manuel de Solá-Morales, numa tentativa de salvaguardar a história e memórias dos traumas da guerra. No fim da Primeira Guerra Mundial, Saint Nazaire tornou-se um importante porto de desembarque de tropas Aliadas, particularmente para o exército norte-americano, que ao entrar no conflito desenvolveu em 1917 a infraestruturas na cidade e porto. Na Segunda Guerra Mundial o porto assume-se com uma função estratégica importante (Vitruvius, 2017).

Em maio de 1940 o exército nazi ocupa a França e declara toda a costa como zona militar, colocando-a fora do acesso aos civis, exceto para os habitantes locais, que necessitavam de um passe especial (Williamson, 2003).

Em janeiro de 1941, inicia-se a construção da base de submarinos em Saint-Nazaire. A base composta por vários edifícios e dois bunkers para os submarinos apresenta proporções impressionantes: 291 m de comprimento, 124 m de largura e 18 m de altura acima do solo. Após a impossibilidade de neutralizar a base, os Aliados decidem dificultar o seu funcionamento de através de diversos bombardeamentos. Os maiores ataques dão-se em março de 1942, durante a chamada Operation Chariot ou Saint-Nazaire Raid, aquando 85% da cidade acaba destruída. Todavia a base não sofre nenhuns danos significativos e continua a operar até ao fim da guerra. Quando esta finalmente acaba, a Marinha francesa assume a base, usando-a até 1948 para a reparação de navios de guerra e, mais tarde, para fins comerciais. Em seguida, é usada por diversos estaleiros, até finalmente cair em desuso, como depósito para adubo de empresas agrícolas. A base permanece abandonada por muito tempo, até que em 1994 o município de Saint-Nazaire decide-se pela integração da área no tecido urbano. Em abril de 2000, as antigas docas são abertas ao público após a transformação do primeiro bunker num centro cultural, atualmente denominado Escal'Atlantic, a partir do projeto de Manuel de Solá-Morales.

O interesse deste exemplo para a nossa investigação relaciona-se com o modo como uma infraestrutura “pesada” se pode converter num “projeto topográfico”, a partir do



Figura 9 – Vista aérea do Centro Cultural Teopanzolco

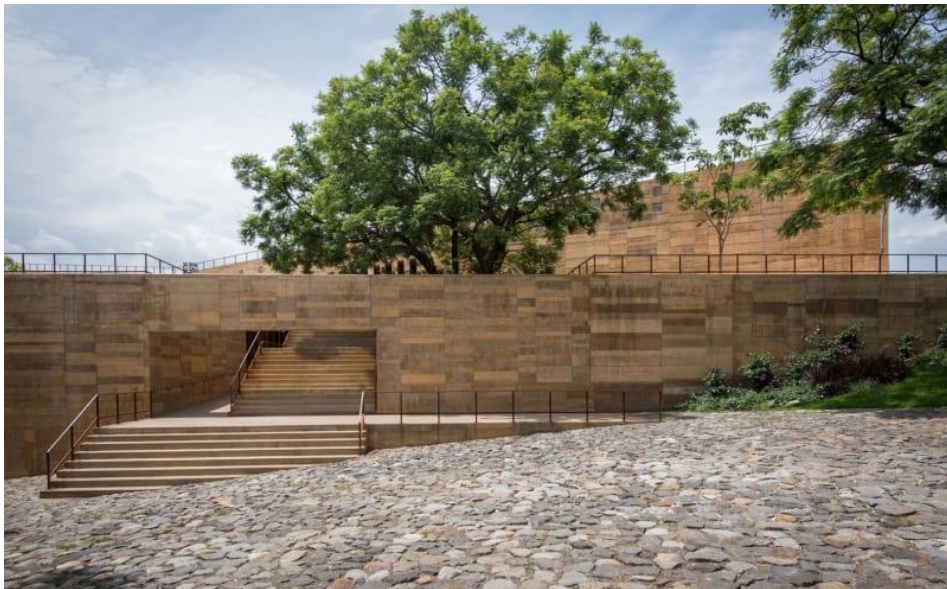


Figura 10 – Entrada lateral



Figura 11 – Interior do centro cultural

momento em que a sua ordem pragmática e a sua ampla cobertura se convertem em espaços públicos múltiplos, dinâmicos e vividos. O projeto de Solá-Morales tornou essa cobertura acessível a partir da cidade – através da simples criação de uma rampa de acesso – ali criando espaços ajardinados dos quais se obtém uma vista panorâmica de Saint-Nazaire e do estuário de Loire (Vitruvius, 2017).

Ainda que construído numa temática diferente, essa transforação torna-o num interessante caso de estudo para o desenvolvimento do nosso conceito de projeto: uma infraestrutura-mercado-espaço-público, que adquire uma materialidade e uma expressão formal aproximadas.

2.2 Centro Cultural Teopanzolco, México

Projeto da empresa Productora, 2014

No ano de 2014, a Isaac Broid associa-se à empresa Productora, sediada na Cidade do México, com o objetivo de projetar um auditório localizado do outro lado oposto da zona arqueológica da cidade de Cuernavaca, capital do estado de Morelos. O local apresentou-se como uma oportunidade única de estabelecer não só um diálogo formal com a estrutura antiga, mas também cultural (Azure, 2019).

O projeto do novo Centro Cultural de Teopanzolco, propõe fundamentalmente duas estratégias: melhorar a relação com o sítio arqueológico e gerar um espaço público aprazível e significativo.

“A construção deste auditório”, refere Broid, “foi uma desculpa para provar às autoridades que é possível estabelecer relações espaciais entre o nosso passado e o presente.” (Azure, 2019).

O edifício caracteriza-se por dois elementos principais, um volume triangular que contém os programas públicos e a plataforma que o envolve, contendo as zonas de serviço e apoio. O lobby principal do edifício é um espaço semiaberto que permite a ventilação, evitando o uso de sistemas elétricos. A plataforma horizontal que circunda o edifício serve ainda de miradouro não só para a zona arqueológica como também para a cidade, contendo ainda uma série de pátios, os quais geram uma variedade de espaços exteriores ventilados. (Divisare, 2017).

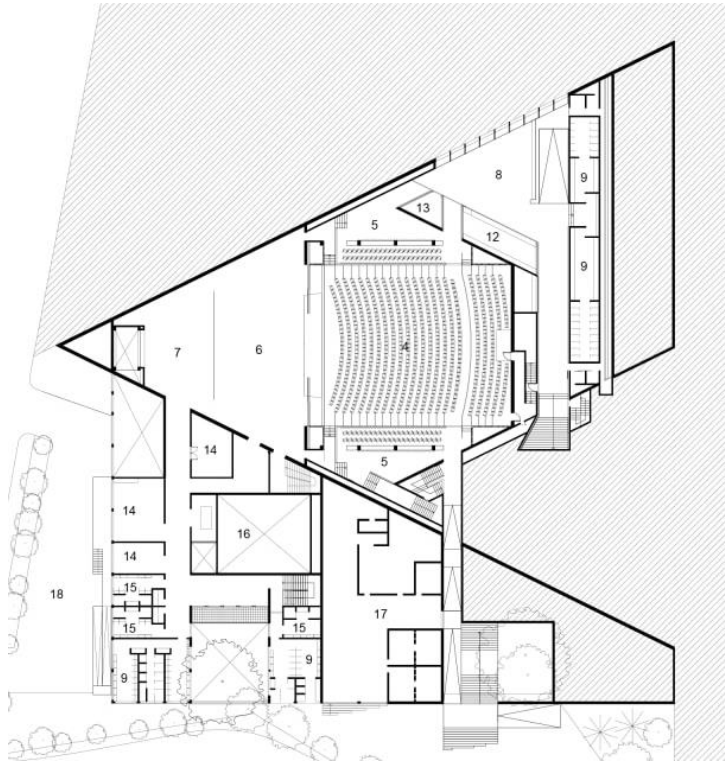


Figura 12 – Planta do centro cultural Teopanzolco



Figura 13 – Vista aérea do museu



Figura 14 – Exterior do museu

“Poder ocupar a cobertura permite uma visão privilegiada das pirâmides, estabelecendo, assim, uma relação de outra forma impossível”, refere Carlos Bedoya, da empresa Productora (Azure, 2019).

Tal como no caso precedente, este edifício torna-se para nós uma referência pelo conceito formal e espacial que propomos no projeto para o Mercado para Antula, em face da relação topográfica que o mesmo estabelece com a sua envolvente.

2.3 Museu Arqueológico de Arles, França

Projeto de Henri Ciriani, 1995, com ampliação em 2007

O Museu Arqueológico de Arles da Provença, fica situado no sul de França e é onde se encontra o maior património arqueológico e artístico deste departamento no país. O museu moderno como se conhece hoje, é criado na sequência de um concurso de arquitetura.

O edifício é desenhado por Henri Ciriani, arquiteto de origem peruana e fixado em Paris. O museu tem uma planta triangular que visa dar resposta às principais alas do museu: a ala da Ciência (que inclui as operações de restauro, exposição temporária e armazenamento), a ala da Cultura (onde se situam áreas de educação, com foyer, biblioteca, auditório e administração) e a ala de exposições temporárias. No centro da composição encontra-se um pátio triangular onde se ergue uma grande escadaria que dá acesso aos terraços e completa a visita ao museu através da cobertura. Esta cobertura constitui-se como uma “quarta fachada” do edifício, com a mesma importância das outras três fachadas.

“O triângulo é uma figura que gira em uma hélice em torno de um centro. Ele responde perfeitamente ao programa que exigia um curto-circuito e um longo circuito. Mas também representa uma espécie de desafio: fechado em si mesmo, é indeformável no plano construtivo, ao contrário de uma certa imagem do espaço moderno, por definição libertário, que antes tenderia a se escapar. Como deixar um triângulo aberto sem distorcer sua essência triangular? Esta questão vai de encontro às minhas preocupações ao longo da vida: como fechar um espaço aberto, como



Figura 15 – Vista do interior do museu na relação entre as peças e a coloração azulada das paredes

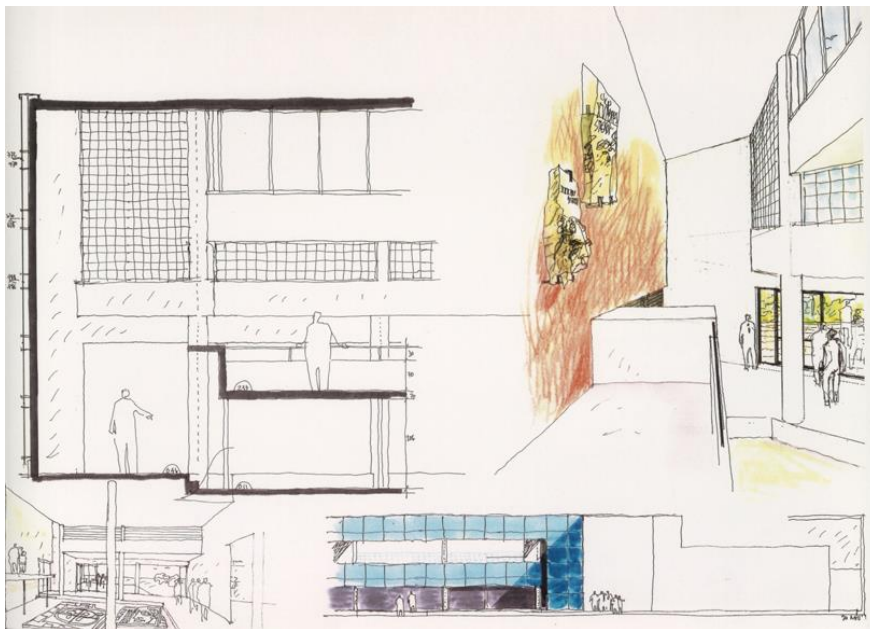


Figura 16 – Esquisso de Henri Ciriani

abrir um espaço fechado? A hélice, tratando o seu centro vazio e teoricamente fechado, e abrindo-o para o céu e construindo ao longo de seus braços, permite que o espaço seja aberto nas três direções.”, Henri Ciriani, 1995.

As paredes exteriores do museu são revestidas por placas azuis, dando o nome de “museu azul” ao local, como homenagem ao brilho e à intensidade do céu da região de Arles.

Henri Ciriani criou ainda o conceito de “cidade-museu”, de forma a permitir que os visitantes tenham a experiência de um passeio na cidade. O percurso circular desenvolve-se em torno do pátio central, permitindo uma livre deslocação.

O projeto valoriza a luz natural, sendo esta difundida lateralmente. Esta provém do teto e é modulada de acordo com as direções através da parede da escadaria. As grandes aberturas criam uma transparência que permite a visualização das margens do rio e ajudam a dividir os diferentes espaços expositivos. A luz faz parte das exposições e auxilia no processo de observação.

Esta mesma relação entre a luz e a penumbra, ditada pela perfuração de um espaço triangular, serviu-nos como caso-de-estudo, no momento de pensar e desenhar as diferentes perfurações que propomos no grande programa público que desenvolvemos em Antula.



Figura 17 – Localização da Guiné-Bissau e da capital Bissau

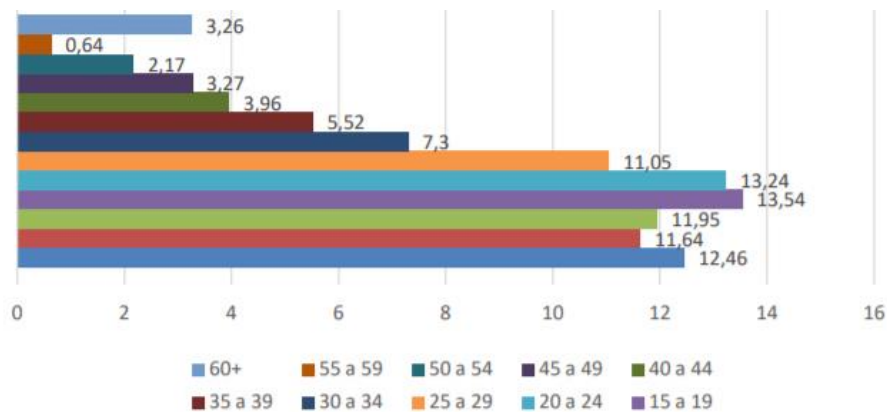


Figura 18 – Faixa etária em Bissau (%) – 2009

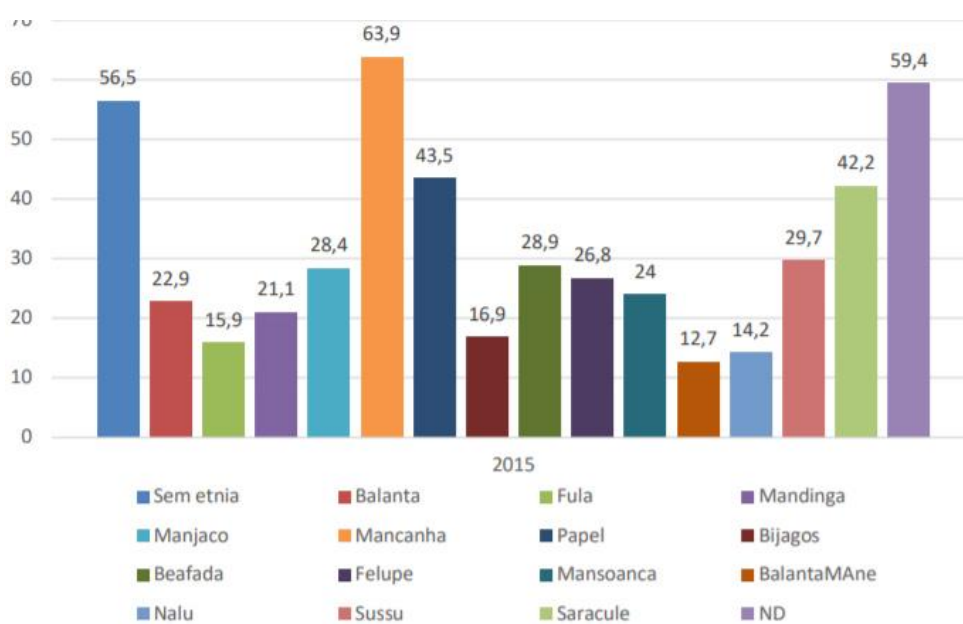


Figura 19 – Etnias em Bissau (%) - 2009

3| Objeto de estudo: A Frente Fluvial de Bissau

3.1 – Contextualização Geográfica

A Guiné-Bissau é um país situado na costa da África Ocidental, banhado pelo oceano Atlântico a Oeste. A nível terrestre, faz fronteira a Norte, com o Senegal, e com a Guiné-Conacri a Leste e a Sul. A zona costeira tem 350 km e a zona fronteiriça 762 km. A sua superfície, com a inclusão do arquipélago dos Bijagós, é de 36.120 km, (28.120 km² de área emersa e 8.005 km² de área submersa), ocupando em termos territoriais a 137^a posição mundial (CIA, 2021).

De acordo com dados de julho de 2021, o país tem 1.976.187 habitantes, o que equivale a uma densidade populacional de 54,7 hab./km¹. A esperança média de vida é de 63,26 anos e as taxas de natalidade e de mortalidade são, respetivamente, de 36,64% e 7,69%. Com este forte crescimento populacional estima-se que, em 2025, a população alcance os 2 200 000 habitantes. Os principais grupos étnicos da Guiné-Bissau são os Balantas (27%), os Fulas (23%), os Mandingas (12%), os Manjacos (11%) e os Papéis (10%) (CIA, 2021).

As crenças tradicionais são seguidas por 54% da população, enquanto os muçulmanos representam 38% e os cristãos correspondem a 8%. Na Guiné-Bissau, fala-se crioulo, português (língua oficial, largamente usada como segunda ou terceira língua no país), pular (uma língua fula) e mandingo. Aproximadamente 43,4% dos guineenses vivem nas cidades, sendo que cerca de um quinto se encontra na capital, Bissau. O restante número, está distribuído entre as outras oito regiões, principalmente rurais. As principais cidades são Bissau, a capital, com 492.004 habitantes (2015), Bafatá, Gabú, Mansôa e Catió (CIA, 2021).

A Guiné-Bissau é um dos países mais pobres e frágeis do mundo, dependendo muito de ajuda externa. O país ocupa o 16º lugar no Índice de Estados Frágeis (Paz, 2018) e o 177º no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o que o posiciona na categoria de baixo desenvolvimento humano (PNUD, 2018).

Quanto ao clima, é descrito como sendo quente e tropical, húmido durante o ano inteiro, caracterizando-se por dois períodos distintos, a seca, de novembro até maio, e a estação chuvosa de junho a novembro, ocorrendo precipitações elevadas nas terras baixas do litoral. Para o interior, apresenta-se com características de tropical seco, com menor duração da estação das chuvas (Correia, 1993).

¹ Ver Figura 20 – Densidade populacional da Guiné-Bissau.

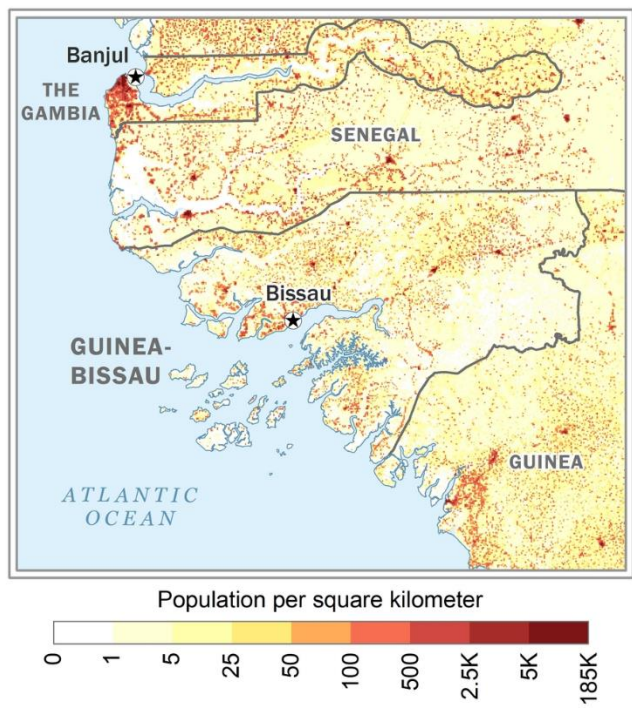


Figura 20 – Densidade populacional na Guiné-Bissau



Figura 21 – Campos de cultivo em Bissau

A temperatura média anual é de 26.5 graus Celcius e a amplitude térmica é muito baixa, registando apenas 3°C. (média máxima de 27,4°C em maio e 24,4°C em janeiro. A humidade relativa média do ar é de 67,4% e atinge o pico em agosto (88,9%). A direção principal dos ventos é de sul para o sudoeste (HABITAT, 2019).

O solo é argiloso e ferralítico. Nas áreas mais baixas, próximas ao rio Geba, o solo é do tipo alo-hidromórfico, bastante permeável à infiltração de água durante a estação chuvosa. As principais ameaças relacionadas com a topografia são: a inundação, erosão costeira, elevação do nível do mar, aumento da temperatura, diminuição das chuvas e poluição costeira (HABITAT, 2019).

O relevo do país é constituído por planícies, apresentando-se o litoral profundamente recortado por amplos estuários. No interior, mais propriamente no Nordeste, predominam os planaltos. O solo é caracteristicamente plano e pantanoso, não se evidenciando elevações de destaque, já que o ponto mais alto do país é de 300 metros de altitude. (Britannica, 2021).

As principais ocorrências de relevo resultam da densa rede fluvial que origina a existência de alternância nos traços caracterizadores da paisagem que, em função das regiões, varia entre savana arbustiva, savana florestal, floresta, mangais, tarrafe, lalas, bolanhas, estuários e praias.

O solo guineense é cultivado pelas comunidades tradicionais locais, para fins produtivos agrícolas e outras atividades, em função das características geográficas e do grupo étnico dominante na área; assinalando assim a paisagem por zonas de transição que lhe concedem a imagem de um “mosaico” de grupos étnicos típicos e únicos da costa ocidental africana (Correia, 1993).

A principal atividade económica é a agricultura, sector que corresponde a 45,3% do Produto Interno Bruto (PIB), dando cerca de 85% do emprego total e mais de 90% das exportações do país. As culturas de maior relevância para exportação são a noz de caju (mais importante produto de exportação do país) e o amendoim, enquanto o arroz, a batata-doce, a mandioca, o milho, o sorgo e a cana-de-açúcar sustentam o mercado interno (CIA, 2021).

O sector industrial está subdesenvolvido, assentando em pequenas indústrias de produtos alimentares (como o peixe congelado e as conservas), óleo de palma, amendoim descascado, têxteis e bebidas (Correia, 1993).

Por outro lado, os setores como o pesqueiro e o florestal têm excelentes perspectivas de desenvolvimento. Os principais parceiros comerciais da Guiné-Bissau são Portugal, a Índia, a Holanda e a China (Britannica, 2021).



Figura 22 – Pesca artesanal no Rio Geba



Figura 23 – Floresta de mangal no Arquipélago dos Bijagós, Bissau

A Guiné-Bissau é considerada como uma das nações da costa ocidental africana que mais contribui para a conservação da biodiversidade local, regional e mundial, uma vez que acolhe, todos os anos, milhões de animais migratórios de diferentes partes da região e do mundo. O país também oferece condições ideais e seguras para a produção e reprodução de peixes e crustáceos, nas florestas de mangrove², que conferem um ambiente isolado e natural (CIA, 2021).

Ao nível da governação, este país é uma república semipresidencial e, nas relações internacionais, é também membro da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), bem como dos Países de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), da União Africana, da Organização das Nações Unidas, da Organização Mundial do Comércio, entre outras (CIA, 2021).

² Mangrove é o equivalente a região de manguezal, é o conjunto de florestas de mangues da costa da Guiné-Bissau, que ficam submersas por água (Correia, 1993).



Figura 24 – Partição Colonial do Continente Africano



Figura 25 – Amílcar Cabral

3.2 – Contextualização Histórica

A origem histórica do país remonta a mais de 1000 anos atrás, quando a zona costeira guineense foi ocupada por agricultores que se dedicavam à cultura de arroz e à produção de sal. Mais tarde, esta comunidade formou o reino Gabu, sob a influência do império Mali.

Em 1446, o navegador Nuno Tristão chega à costa guineense, dando início ao domínio português. Nesse mesmo ano, Diogo Gomes e Luís de Cadamosto chegaram aos grandes rios, mas só 20 anos depois é que a Coroa portuguesa reclamou a sua soberania sobre a então "Guiné de Cabo Verde". A colonização deste território deu-se em 1558, mais de um século depois da sua descoberta. Até então servia somente para alimentar o comércio de escravos, primeiramente para Cabo Verde e depois para o Brasil (Correia A. , 1978).

Contudo, a França e a Inglaterra tinham interesses naquela região e boicotavam frequentemente as atividades portuguesas, como aconteceu na exploração das feitorias de Cacheu (1588) e Bissau (1687). Os portugueses mantiveram-se firmes na manutenção daquele território recorrendo, inúmeras vezes, à força para o defender (Furtado, 2005). As primeiras negociações com a França ocorreram em 1870, mas só terminaram em 1905, permitindo aos portugueses definir, em 1915, as atuais fronteiras da Guiné-Bissau. (Britannica, 2021).

Nas cinco décadas seguintes, a região manteve-se em paz e estável até que, em 1961, ocorreram os primeiros ataques de milícias nacionalistas contra a administração portuguesa. Este movimento, liderado por Amílcar Cabral, fundador do Partido Africano para a Independência da Guiné-Bissau e Cabo Verde (PAIGC), inspirou-se no crescimento do nacionalismo africano e na onda independentista dos países vizinhos, como o Gana e a Guiné francesa. Foi, aliás, na capital deste último país (Conakri) que, em agosto de 1961, Amílcar Cabral declarou luta armada contra Portugal (Araújo, 2015). A guerra viria a assolar este território até 1974, ano em que caiu o regime de Salazar em Portugal e um ano após o assassinato de Cabral. A 10 de setembro desse ano, a Guiné-Bissau tornou-se oficialmente um país independente e Luís de Almeida Cabral, cabo-verdiano e meio-irmão de Amílcar Cabral, tornou-se o seu Primeiro Presidente da República (Araújo, 2015).

Em 1980, o guineense João Bernardo Vieira, "Nino Vieira", liderou um golpe de Estado que rompeu com a ligação entre Cabo Verde e a Guiné-Bissau. O novo Presidente do Conselho de Estado, Comandante-Chefe das Forças Armadas e Secretário-Geral do PAIGC, preocupou-se, a partir de então, em apaziguar e



Figura 26 – Discurso proclamação da independência por Luís Almeida Cabral



Figura 27 – Nino Vieira



Figura 28 – Ansumane Mané

restabelecer com Portugal os laços culturais, políticos e económicos como forma de viabilizar a reestruturação do país (INEP, 2001).

Até 1991 vigorou uma Constituição que previa apenas a existência de um único partido, o PAIGC. Esta situação foi alterada em 1994 ano em que se deram as primeiras eleições presidenciais e legislativas multipartidárias, sendo Kumba Ialá, líder do Partido de Renovação Social (PRS), o principal opositor de Vieira. Os primeiros resultados deram uma vitória escassa a Vieira, o que levou à realização de uma segunda volta, em que Vieira conseguiu mais de 52% dos votos (Araújo, 2015).

Entre junho e agosto de 1998, a Guiné-Bissau viveu um período de guerra civil. Um grupo de militares das forças armadas, liderados por Ansumane Mané, revoltou-se contra a política do presidente Nino Vieira, que reagiu ao ataque recorrendo ao apoio de forças senegalesas para combater os rebeldes. Apesar do cessar-fogo, assinado a 25 de agosto de 1998, as ofensivas militares continuaram e, em maio de 1999, Nino Vieira pediu asilo a Portugal, o que permitiu a sua entrada no país. A Junta Militar, que então ficou a governar a Guiné-Bissau, não autorizou a saída de Vieira sem passar primeiro por um julgamento num tribunal nacional (Furtado, 2005).

Nas eleições de janeiro de 2000, o líder do PAIGC perdeu para Kumba Ialá, um dos fundadores do PRS, e que se tornou presidente do país até setembro de 2003. Nesta época renunciou ao cargo, após um golpe militar para o derrubar. Face à crise económica e social do país, o chefe de Estado-Maior das Forças Armadas alegou a incapacidade de Kumba Ialá em resolver os problemas do povo guineense. Foi criado um Comité Militar para a Reposição da Ordem Constitucional e Democrática (CMROCD) que anunciou dois nomes para os cargos de presidente da República e Primeiro-Ministro Interino, Henrique Rosa e Artur Sanha (Secretário-Geral do PRS), respetivamente. Nas eleições legislativas realizadas em finais de março de 2004, o vencedor foi o PAIGC, liderado então por Carlos Gomes Júnior, não tendo alcançado a maioria absoluta. Em 2005, houve novas eleições e o ex-Presidente Vieira, foi reeleito prometendo a continuação de um desenvolvimento económico e uma reconciliação nacional. Foi assassinado em março de 2009. Em junho desse ano, Malam Bacai Sanhá foi eleito em eleições de “urgência”, mas veio a falecer em janeiro de 2012, vítima de doença prolongada. Um golpe militar em abril de 2012, impediu a Guiné-Bissau de realizar uma segunda volta de eleições presidenciais (Araújo, 2015).

Houve, porém, um apaziguamento das hostes militares e políticas guineenses para que se realizassem novas eleições presidenciais e legislativas, entre 13 e 18 de abril de 2014, que resultaram na eleição do ex-Ministro das Finanças, José Mário Vaz, como Presidente da República e na nomeação de Domingos Simões Pereira como Primeiro-Ministro.



Figura 29 – José Mário Vaz



Figura 30 – Kumba Ialá



Figura 31 – Umaro Sissoko Embaló

No dia 20 de agosto de 2015 foi nomeado como Primeiro-Ministro Baciro Djá, depois do Presidente da República ter demitido o Chefe do Governo. O PAIGC, que detinha a maioria dos lugares no Parlamento, considerou esta nomeação ilegal e inconstitucional. Baciro Djá renunciou ao mandato a 9 de setembro de 2015 quando o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) considerou a sua nomeação como inconstitucional. Por sua vez, o Presidente da República nomeou Carlos Correia como Primeiro-Ministro, a 17 de setembro, depois de alcançado o consenso político no seio do PAIGC (CIA, 2021). Com as eleições presidenciais de 2019 inicia-se uma nova crise política, que conduz a uma situação de instabilidade, agravada pela pandemia do vírus COVID-19. Esta crise apenas serenou por alguns instantes em 2020 com o reconhecimento pela CE-DEAO de Umaro Sissoko Embaló como Presidente da República. Com a cerimónia de tomada de posse em março de 2020, o país mostrava poucos sinais de melhoria, mantendo-se as constantes tensões internas e alegações de interferências políticas no poder judicial. O presidente Embaló nomeia Nuno Gomes para substituir Arisitides Gomes no cargo de primeiro-ministro, decisão que este considera como um golpe de estado. Neste sentido, o país vem vivendo, até ao presente, uma continua instabilidade política, cujo fim ainda imprevisível.

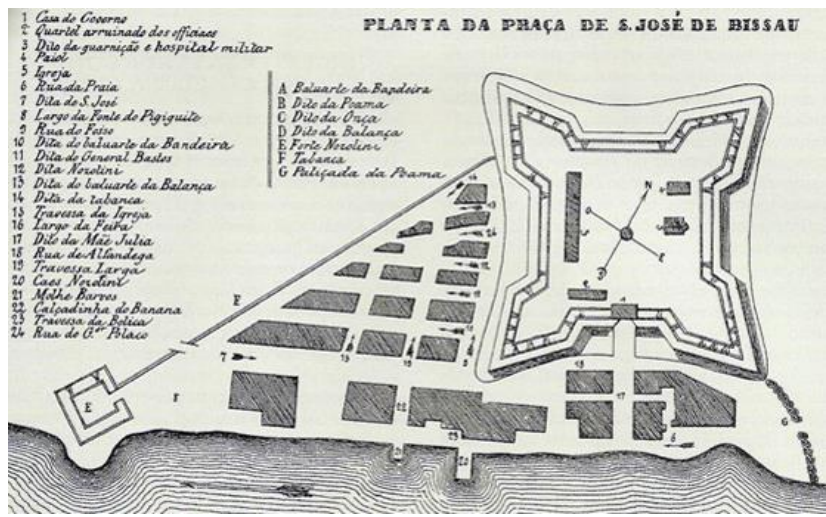


Figura 32 – Praça de S. José

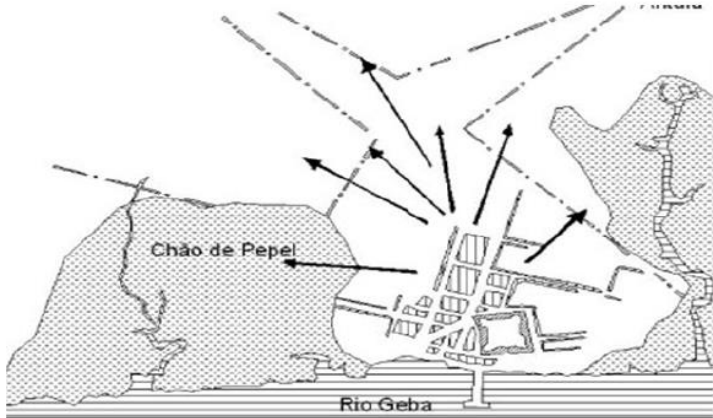


Figura 33 - Plano de expansão urbana a partir da Praça de S. José



Figura 34 – Plano da Nova Bissau, por José Guedes Quinhones, 1919

3.3 – Os Planos Urbanos de Bissau

A história urbanística de Bissau começa, de forma oficial, em 1744 quando é fundada a Fortaleza de Amura e Bissau-Velho, também batizada como Praça de S. José, em homenagem ao rei que ordenou a sua construção. Apesar da sua dependência da Província de Cabo Verde, Bissau fora, entre 1836 e 1915, capital do distrito da Guiné portuguesa. Entre em 1855 foi constituída uma comissão municipal. Com esta, Bissau foi elevada ao estatuto de vila, tornando-se economicamente mais importante, mas sem grandes melhorias ao nível do desenvolvimento urbano (Milheiro, 2013).

Durante dois séculos, Bissau deixou de ser um entreposto comercial, com um recinto fechado e amuralhado, contendo apenas algumas casas de comerciantes, construídas em barro e taipa. A expansão urbana de Bissau aconteceu gradualmente e, em 1914, com o desmantelamento da muralha, a Praça de S. José abriu-se para o resto do território³.

Em 1919, o engenheiro de minas José Guedes Quinhones traçou um plano da nova Cidade de Bissau, a partir do qual foram edificadas novas infraestruturas, edifícios e monumentos, para lá do espaço da antiga muralha. Iniciou-se assim um processo de consolidação da cidade para além do perímetro primitivo. Este plano hierarquizou uma série de avenidas ortogonais a partir do eixo principal (a atual Avenida Amílcar Cabral), no topo do qual foi construído o palácio do governo (Milheiro, 2013).

A 9 de dezembro de 1941, Bissau tornou-se a capital da colónia portuguesa. Esta apresentava uma arquitetura distinta da dos restantes países da África Subsariana – vejam-se os exemplos da formação do Cacheu e da fortaleza de Amura. Na segunda metade do século XX, Marcelo Caetano criou o Gabinete de Urbanização Colonial (GUC). O GUC foi responsável pelo desenvolvimento dos projetos urbanísticos e arquitetónicos destinados à província colonial da Guiné-Bissau, e mais especificamente da cidade de Bissau. O seu planeamento levou a significativas alterações territoriais (Milheiro, 2013).

Entre 1945 e 1948, Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, governador do país, promoveu um grande desenvolvimento cultural da região. Sarmiento Rodrigues teve conhecimento dos planos urbanos de Bissau desenvolvidos pelo GUC e levou arquitetos de renome à região. Um deles foi João Simões, membro de referência do Iniciativas Culturais Artes e Técnicas (ICAT) e, mais tarde, diretor da revista *Arquitetura*. Simões desenvolveu dois projetos de grande relevo em Bissau: a reformulação da Sé Catedral de Bissau (1945)⁴, projeto original de Vasco Regaleira

³ Figura 33 – Plano de expansão urbana partir da praça de S. José.

⁴ Figura 35 – Sé Catedral de Bissau



Figura 35 – Sé Catedral de Bissau

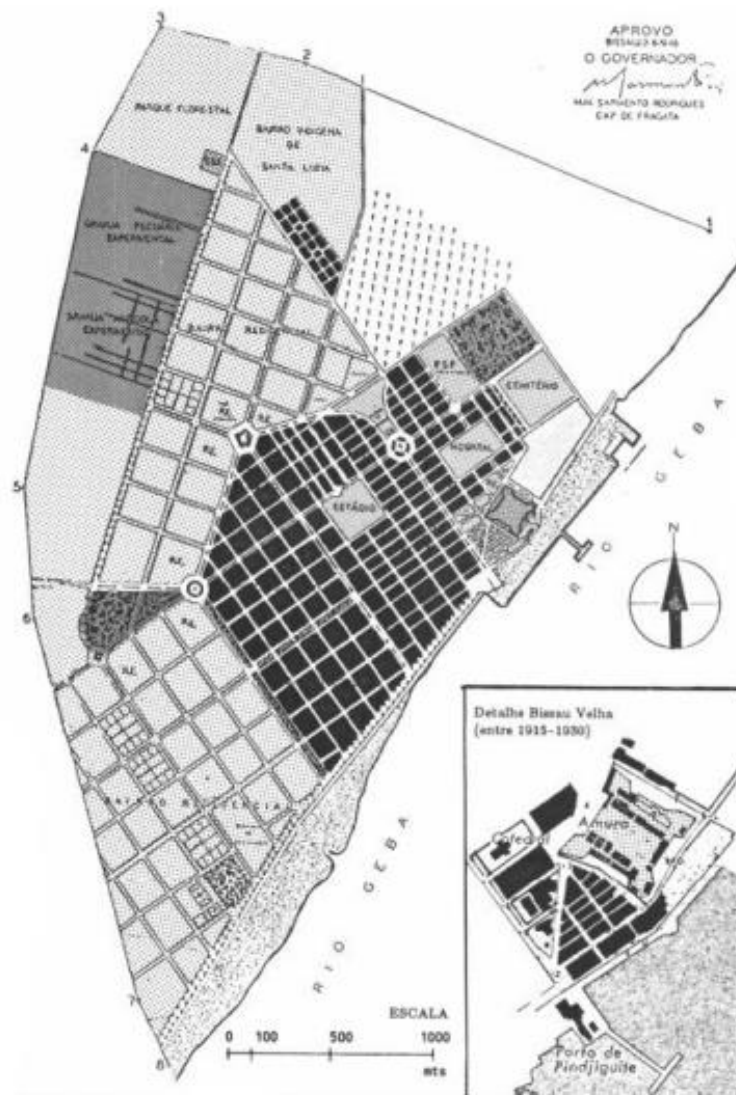


Figura 36 – Plano Diretor de Bissau, 1948

(1942) adaptado posteriormente por Paulo Cunha em (1946) e a atual casa Nunes & Irmão, antigo Hotel Coimbra & Spa. As intervenções de reconstrução dos edifícios de Bissau eram constantes: por questões financeiras ou técnicas, não era possível uma recuperação de grande escala, mas também porque a qualidade dos materiais e técnicas de construção da sua edificação não eram os melhores. (Milheiro, 2013).

A influência de Sarmento Rodrigues ficou também associada à Ponte de Ensalmo, que liga o Porto de Bissau ao aeroporto de Bissalanca. Esta via facilitou a comunicação rodoviária na colónia. Durante a sua governação, é de destacar a submissão e aprovação do Plano Diretor de Bissau em 1948⁵, que acabou por substituir o anterior, realizado por Eduardo José Pereira da Silva em 1942. Este plano permitiu não só uma melhoria na construção, como a abertura de dois novos pavilhões do mercado municipal, a configuração do cais de Pindjiquiti, a melhoria da iluminação pública e a localização do matadouro e do cemitério. O PGU contemplava a melhoria na educação e no funcionamento do hospital central e a demolição da Praça S. José de “Bissau-Velho”, que se encontrava em ruínas (Mendy, 2006).

A arquitetura guineense inspirou-se na arquitetura portuguesa, neste caso numa “arquitetura de representação”.

Após a independência, Bissau sofreu grandes alterações urbanísticas, sobretudo de índole “informal”, resultante do célere aumento demográfico da cidade, e da necessidade das populações migrantes autogarantirem um abrigo. Uma vez que os técnicos não aceitaram a ideia de demolição da “cidade informal”, foram criados projetos de regularização e melhoria desses assentamentos urbanos, visando a melhoria das condições de vida das populações migrantes. Nestas casas destacam-se as construções com “estrutura da habitação tradicional”, de taipa coberta por colmo ou zinco, e as paredes realizadas em blocos feitos de argila seca ao sol. Esses assentamentos informais, raramente foram providos de espaços de lazer, zonas verdes e de rede de distribuição de esgoto e de águas. (Mendes, 2021).

Em resumo, nas décadas pós-independência, Bissau registou um crescimento acentuado da população urbana, proveniente do interior, em busca de melhores condições de vida e de emprego. Surgiram assim bairros clandestinos nas áreas periféricas da cidade (sobretudo em Bôr), de ocupação habitacional espontânea, sem infraestruturas de saneamento básico e equipamentos públicos (Mendy, 2006).

Apesar da propagação destes bairros na periferia de Bissau, a organização dos serviços públicos não sofreu grandes alterações estruturais, em relação ao período

⁵ Ver Figura 35 – Plano Diretor de 1948



Figura 37 – Uma das tipologias de habitação tradicional com cobertura em colmo

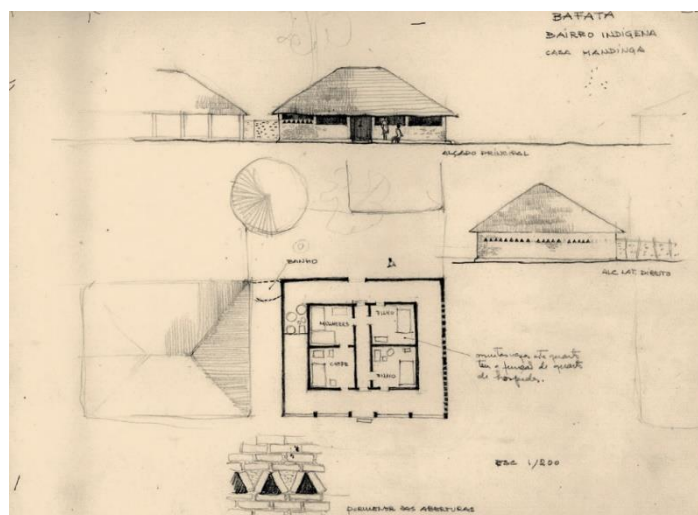


Figura 38 – Habitação tradicional



Figura 39 – Edifício da época colonial em Bissau Velho

colonial, mantendo-se ainda no centro administrativo e de concentração do poder. As atividades comerciais, económicas estão ainda muito ligadas ao exterior, através do porto de Bissau e do aeroporto (Mendes, 2021).

Atualmente, cerca de 90% da população de Bissau concentra-se ainda nos bairros periféricos, apresentando uma alteração significativa na paisagem: no passado eram espaços verdes naturais ou cultivados e, nos dias de hoje configuram-se em massas habitacionais de condições muito precárias (Milheiro, 2013).

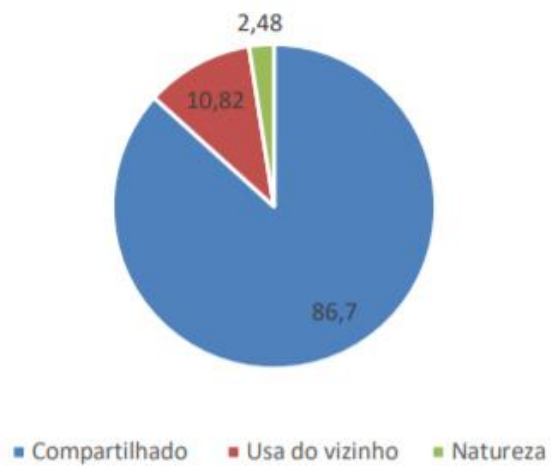


Figura 40 – Uso de casas de banho em Bissau (%) - 2009

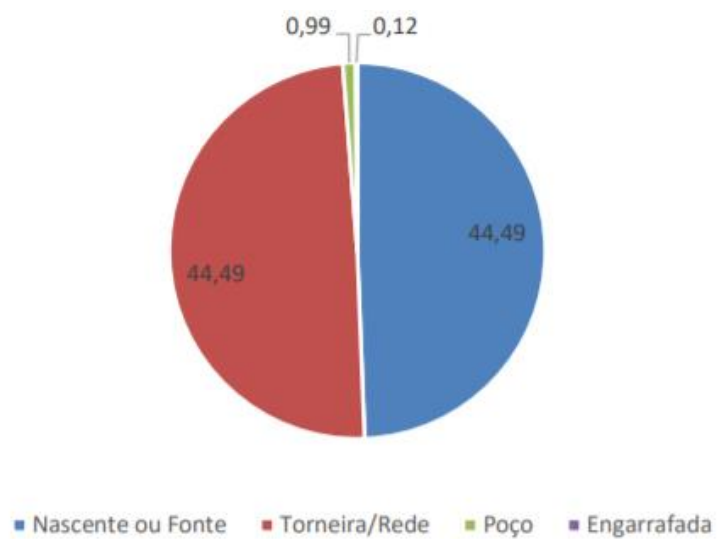


Figura 41 – Abastecimento de água em Bissau (%) - 2009

3.4 – Edificado, densidade populacional e demografia

A cidade de Bissau não possui, formalmente, um plano urbano aprovado desde meados dos anos 90. A cidade cresce rapidamente a uma taxa de 3,41% ao ano, sem planeamento adequado, nem orientação. Com isto, há uma proliferação de assentamentos informais, sem acesso a água, saneamento e energia, entre outros serviços e instalações públicas., resultando em padrões insustentáveis de urbanização (HABITAT, 2019).

Apesar de ser a capital e a maior cidade do país, com uma grande força política e económica que concentra as mais importantes infraestruturas a nível nacional – como o porto, aeroporto, universidades, hospitais de referência e instituições governamentais – Bissau encontra-se desordenada e os espaços públicos não são capazes de articular distintos modos de circulação, num espaço coeso (HABITAT, 2019). Ou seja, o seu tecido está desordenado, não existem transportes públicos, os equipamentos e a habitação encontram-se degradados, e verifica-se um gradual afastamento da cidade em relação ao seu valioso entorno natural.

Todos os centros urbanos do país sofrem com o crescimento rápido e não planeado. A este problema, junta-se um deficit de planeamento, políticas inadequadas de alocação dos terrenos, falta de sistema de registo de propriedade para cobrança de impostos, fraca capacidade técnica e institucional e a ausência de recursos financeiros para prestar serviços adequados a nível local, como sistemas de drenagem e instalações de tratamento de esgotos (PNUD, 2018).

Fora da malha de Bissau-Velho têm surgido formações urbanas, aparentemente sem planeamento, construídas de forma geral aleatoriamente, entre Alto Crime, Bandim, Belém, Chão de Papel, Cuntúm, Quelelé, e diversos bairros que conformam a cidade “informal”. As construções em adobe com cobertura de zinco, de pouca qualidade nesses bairros, menos urbanizados de Bissau, devem-se à falta de meios e de mão-de-obra qualificada (Milheiro, 2013).

Após a independência, é notória a presença de edifícios associados ao comércio e à habitação, na faixa entre o meio urbanizado e a marginal, pontuada a poente pelo porto de Bandim. Esta zona, apesar de ser marcada por alguns edifícios e infraestruturas, como o estádio 24 de Setembro, consegue manter-se contínua e marcar a transição entre o Rio Geba, a Marginal e o meio urbanizado (Mendes, 2021).

Apesar das inúmeras atividades e vivências ligadas ao rio Geba, a cidade parece voltar-se contra este, apesar do grande potencial de exploração económica. Na verdade, assiste-se mesmo ao gradual afastamento entre as duas realidades.

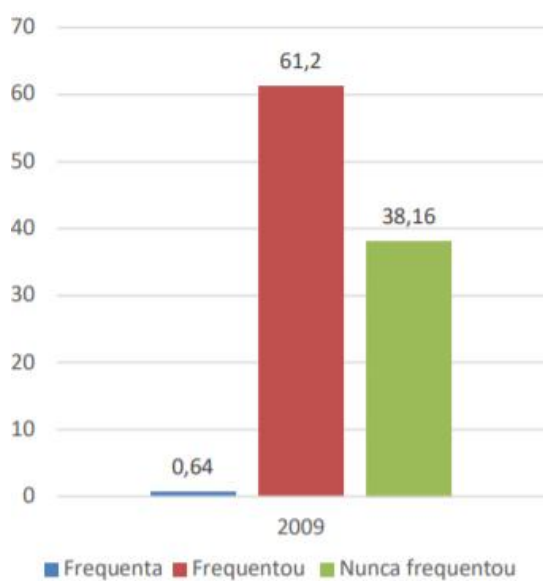


Figura 42 – Escolaridade em Bissau (%) – 2009

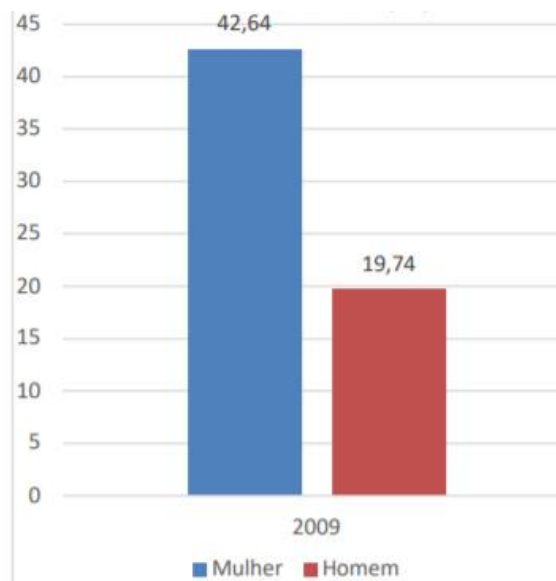


Figura 43 – Taxa de analfabetismo por sexo em Bissau (%) – 2009

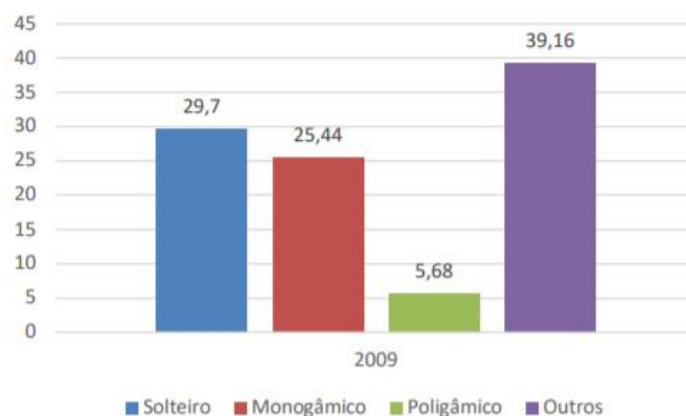


Figura 44 – Tipologia familiar em Bissau (%) - 2009

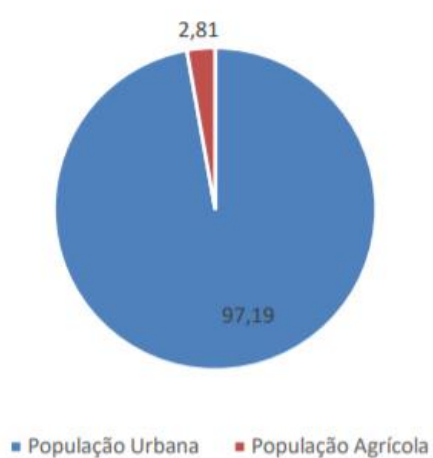


Figura 45 – População agrícola e urbana em Bissau (%) – 2012

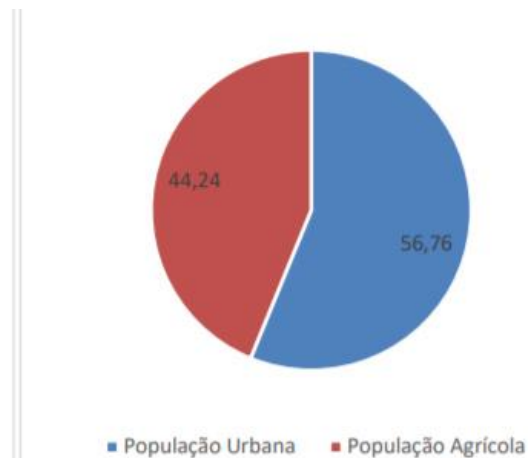


Figura 46 – População agrícola e urbana na Guiné-Bissau (%) - 2012

A marginal, elemento polarizador entre o Porto de Bissau e Bissau-velho, até ao porto de Pindjiguiti, encontra-se atualmente esquecida entre o rio, verificando-se a degradação total, causada pelo mau uso. Zona que constitui uma barreira entre o meio natural e o meio urbano (Mendes, 2021). A densidade dos edifícios é considerada baixa, com exceção do centro da cidade, onde a maioria dos edifícios de múltiplos pisos (até 3 ou 4 andares) se justapõem. Numa segunda linha, a paisagem ainda é marcada por campos agrícolas e zonas inundadas que se estendem até ao Rio Geba.

Em termos demográficos, as taxas de pobreza de Bissau são altas apesar de serem consideravelmente mais baixas do que no resto do país. O desenvolvimento do emprego é considerado baixo, onde aproximadamente 50% dos indivíduos são economicamente ativos na capital e participam no mercado de trabalho, em comparação com aproximadamente 75% nas áreas rurais. No entanto, além da agricultura, o trabalho no comércio de artesanato, a venda ambulante e o sector do turismo são os principais empregadores (HABITAT, 2019).

Ao nível do género, verificam-se condições socioeconómicas débeis, uma vez que as oportunidades de emprego não são de todo idênticas para homens e mulheres. Estas últimas são discriminadas no acesso à educação, dedicando-se basicamente ao trabalho de comércio, mercantil e familiar. Enfrentam ainda abusos, existindo uma alta taxa de violência doméstica, mutilação genital feminina e casamento precoce e forçado. A média escolar feminina é de 1.4 com o sexo masculino a obter 3.4. O analfabetismo é ainda de 58% nas mulheres enquanto nos homens o valor ronda os 31% (HABITAT, 2019).

Plantas de Análise realizadas pela turma na área de estudo

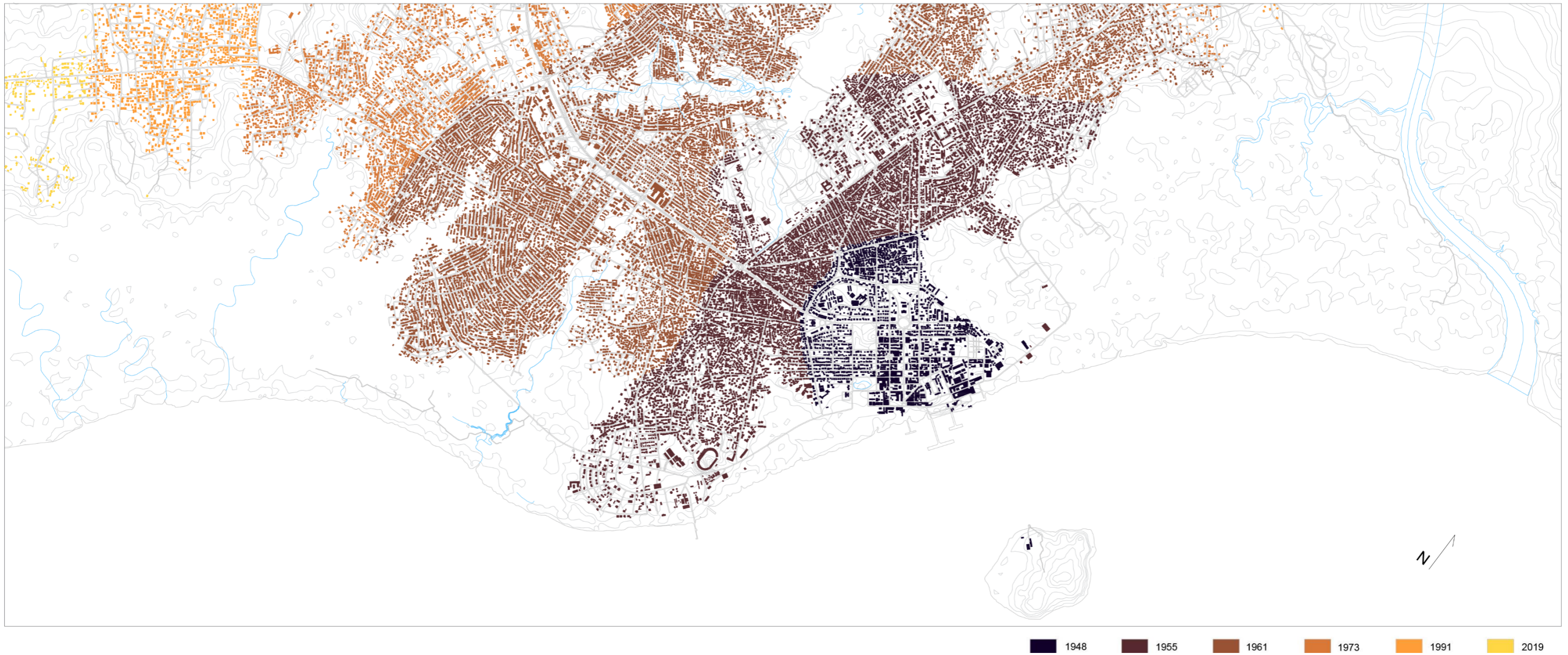


Figura 47 – Análise da evolução da cidade de Bissau

Análise da Evolução da Cidade de Bissau

Esta planta evidencia a forte evolução da cidade entre 1948 e 2019, verificando-se uma grande expansão para os arredores, sobre os eixos rodoviários principais em direção a Oeste, sobretudo ao longo da estrada de Bôr.

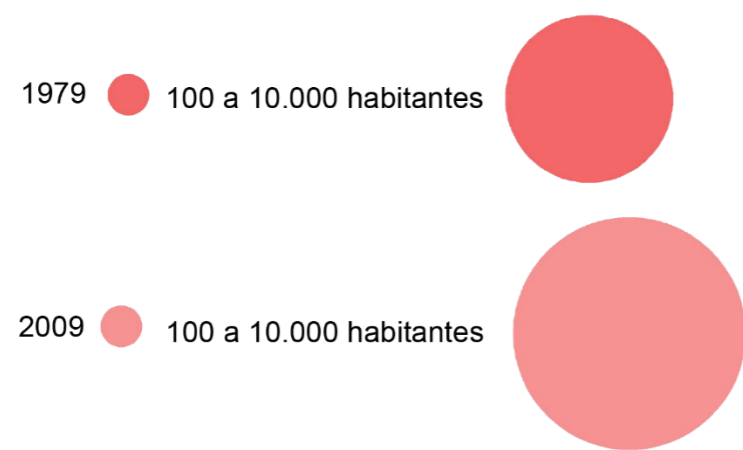
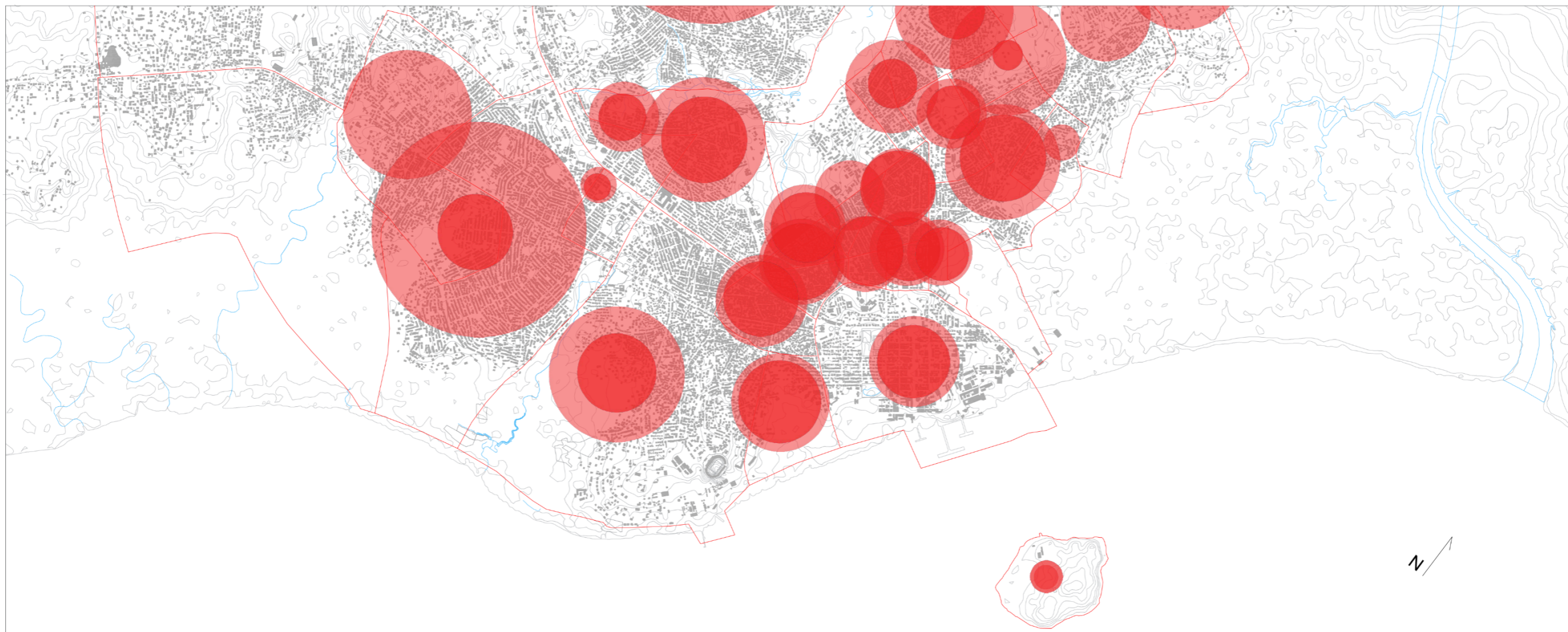


Figura 48 – Análise do crescimento populacional

Análise do Crescimento Populacional

Através desta planta é notório o crescimento da população, que ao longo dos anos tem sido constante. É também visível que em 1979 existia uma maior fixação da população no centro da cidade e, a partir dessa data até 2009 podemos ver uma distribuição da população mais deslocada do centro, existindo um significativo aumento do número de subúrbios e bairros “espontâneos”.

Análise dos Bairros de Bissau

Planta com os bairros que organizam a frente fluvial de Bissau. Foram identificados 30 bairros: Centro, Mindara, Cupelum de Cima, Pluba, Sintra/Nema, Santa Luzia/QG, Antula Bono, Luanda, Cuntum/Cuntum Madina, Quelele, Chão de Papel, Reino Gã Beafada, Santa Luzia/QG, Calequir/Rossio, Bandim, Bairro de Coco, Empantcha, Missira, Bairro de Ajuda 1, Zona Pantanosa, Cupelum de Baixo, Bolonhas, Pefine/Amedalai, Granja de Pessubé, Antula, Antula 2, Bairro de Ajuda 2, Bairro Militar, Bolonhas 2 e Ilhéu do Rei.

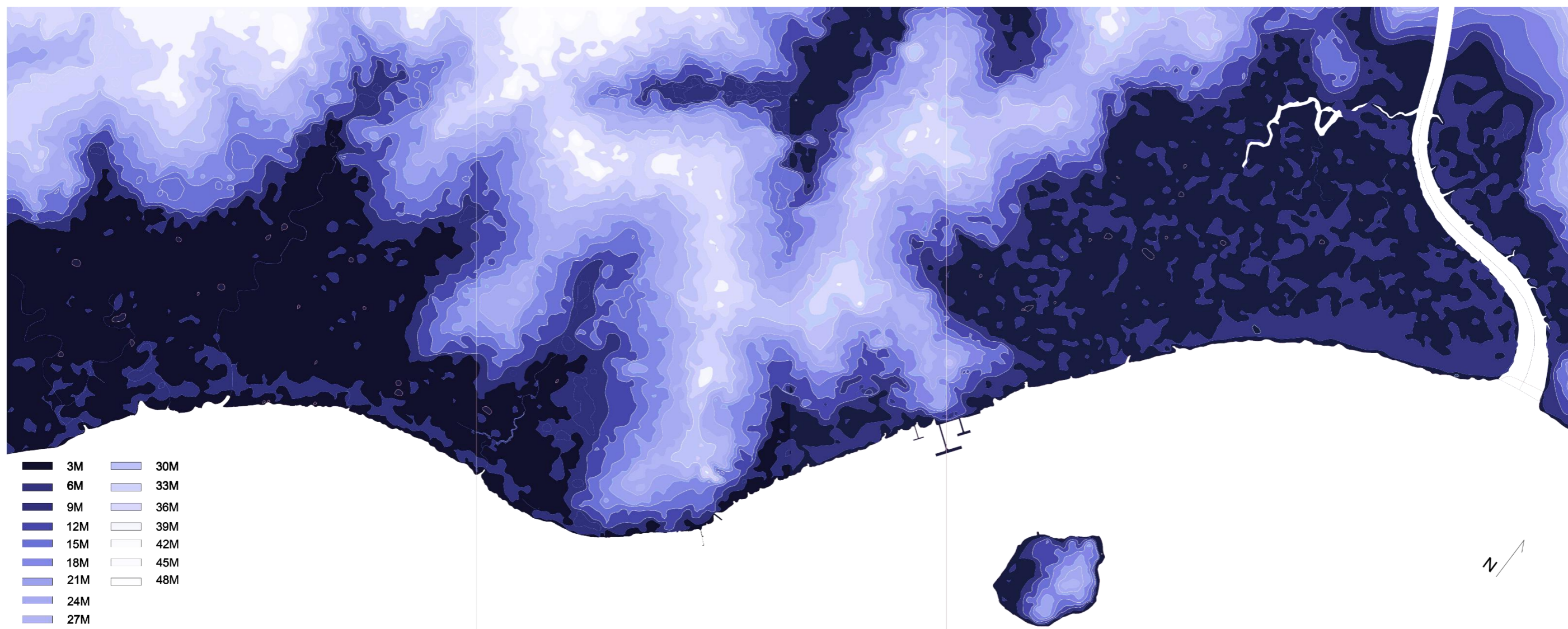


Figura 50 – Análise de Topografia

Análise Topográfica e Áreas Inundáveis

Através da análise topográfica efetuada, é possível verificar que existe pouca variação de cotas, encontrando-se o ponto mais elevado a 48m. Na região central da cidade é possível perceber a localização de fábricas e indústrias próximas aos mangais, além do surgimento de edificações nas periferias e nas zonas mais baixas, onde ocorrem as inundações provocadas tanto pelas chuvas como pelo aumento da maré.

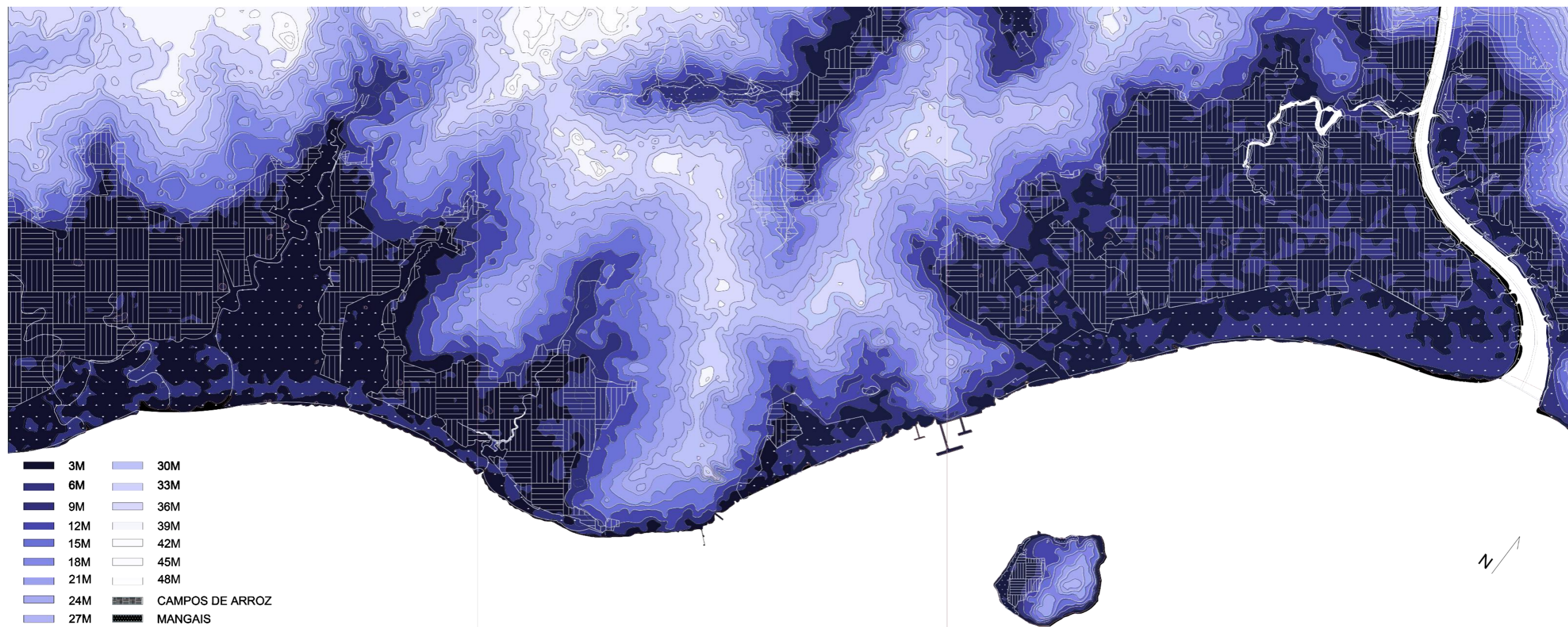
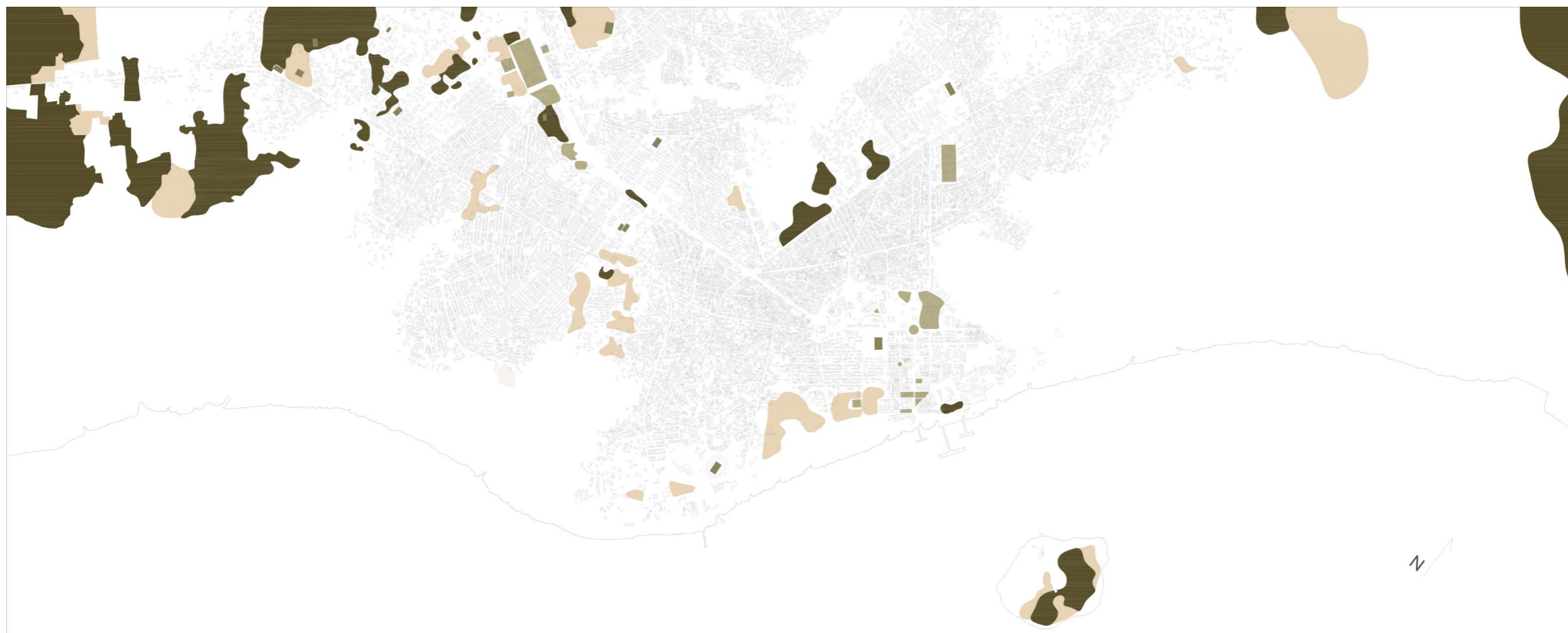


Figura 51 – Análise topográfica e áreas agrícolas e de mangais

Análise Áreas Agrícolas e de Mangais

A partir da planta, percebe-se que na costa da cidade de Bissau, onde o território faz frente com o Rio Geba, existem grandes áreas de mangais ainda preservados, que contribuem para uma grande biodiversidade, funcionando como cinturão de proteção durante tempestades, e prevenindo a erosão da costa. Nas regiões mais baixas da cidade encontram-se as áreas agrícolas, sendo grande parte destas áreas de cultivo de arroz. Segundo o MICS-56 de 2014, na Guiné-Bissau 65% dos agregados familiares possuem terras agrícolas. Enquanto no resto do país quase metade da população se mantém ligada à agricultura, na capital a população urbana (97,2%) domina em relação à população que depende da produção rural (2,8%).

Sendo a agricultura um dos meios de subsistência mais expressivo no país é necessário estabelecer planos de urbanização que tenham em consideração fatores como a topografia e a integração do espaço agrícola.



- Espaço verde florestal
- Espaço verde desportivo
- Espaço verde privado
- Espaço verde de baldio

Figura 52 – Análise das zonas verdes da frente fluvial de Bissau

Análise Zonas Verdes

É prontamente identificável, a falta de verdadeiros espaços verdes, apesar da existência de uma grande quantidade de arvoredo, áreas baldias e florestais em regiões mais afastadas. Rareiam os espaços verdes públicos formais, como jardins e parques, existindo também poucos espaços de desporto para a população de Bissau.

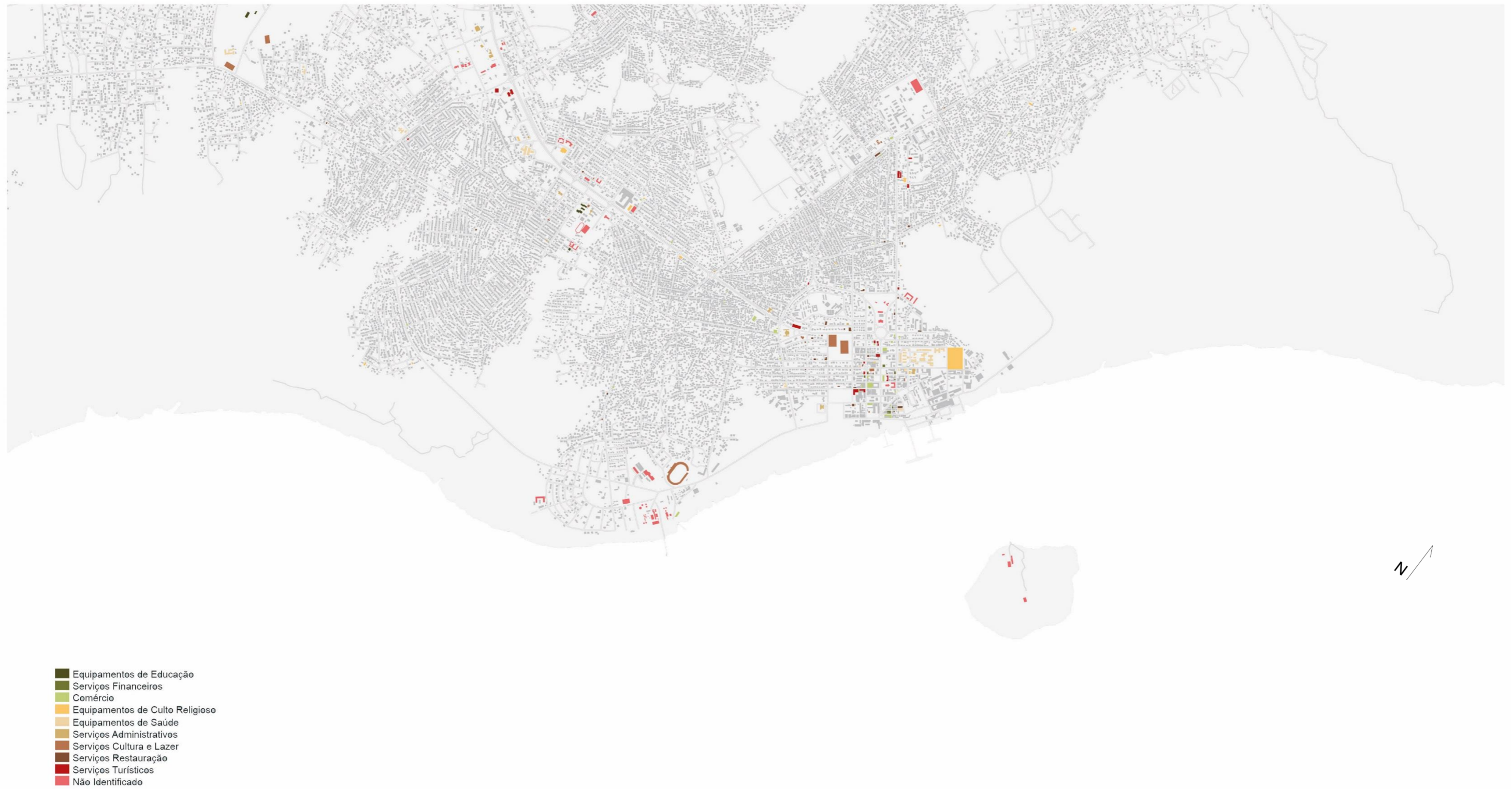


Figura 53 – Análise de serviços e equipamentos

Análise de Serviços e Equipamentos

A evolução do setor terciário na cidade acontece ao longo da estrada que liga o centro de Bandim ao Aeroporto. Nesse sentido, a maioria dos serviços e comércio localizam-se nesse eixo, assim como os grandes equipamentos coletivos.

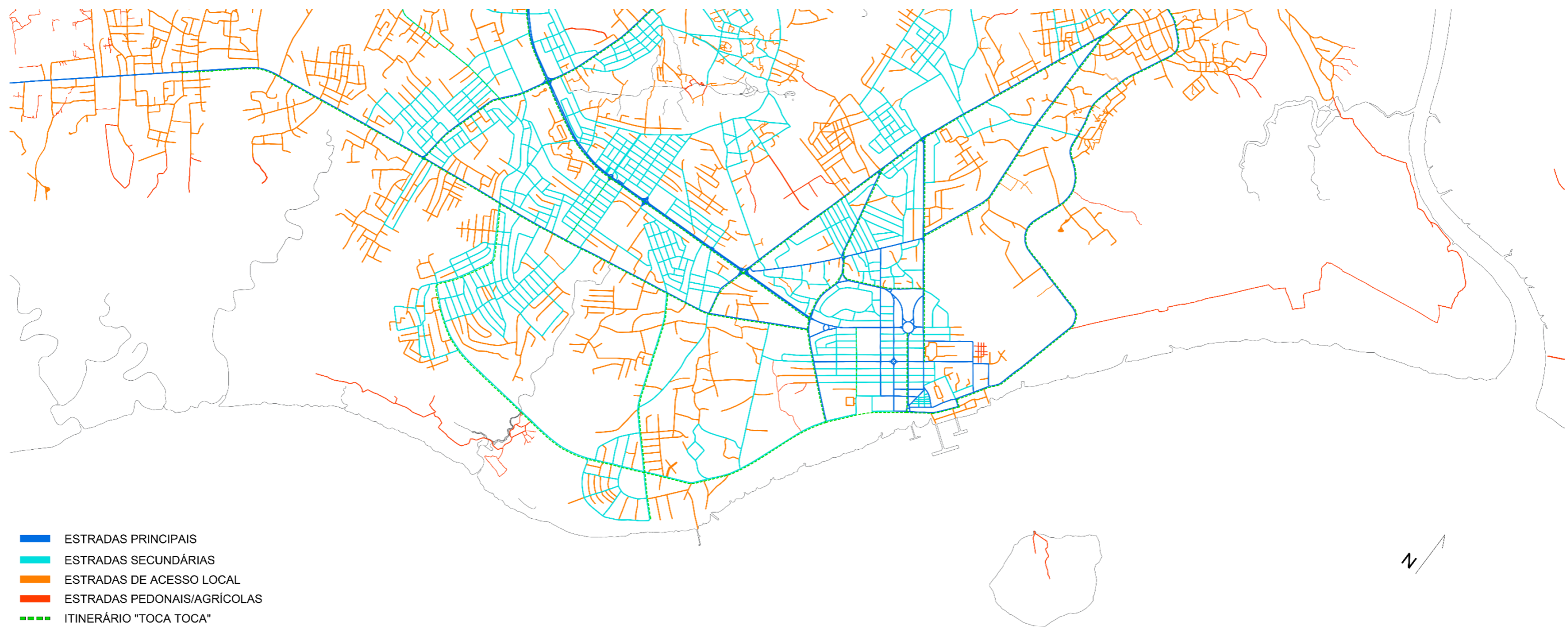


Figura 54 – Análise da rede viária

Análise da Rede viária

A estrutura urbana de uma cidade depende muito da sua rede viária. Planear o *layout* das vias é parte fundamental no desenvolvimento urbano sustentável, pois, geralmente, estas apresentam uma longa vida útil e mantêm-se inalteradas por diversas gerações (Paz, 2018).

A rede viária na capital não atende à necessidade da população e à sua urbanização crescente. Os bairros não têm uma boa interconexão e, atualmente, o transporte está dependente de poucas estradas, a maioria delas não pavimentadas, em terra batida e em mau estado de conservação. Os congestionamentos, pouca conectividade e mobilidade na região, são questões importantes devido à falta de uma hierarquia rodoviária eficiente e um sistema de transportes integrado (HABITAT, 2019). O transporte de passageiros efetua-se por um serviço privado de carrinhas – os Toca-Toca – sem as condições mínimas de fiabilidade e segurança, não existindo outros transportes públicos. Enquanto o centro da cidade de Bissau segue uma malha regular através de vias planeadas, fora dele, o padrão tende a ser muito mais irregular, seguindo o traçado não planeado dos bairros circundantes. Bissau tem aproximadamente 6,3% dos seus terrenos alocados a vias e uma densidade da rede viária de 9,6 km/km². Como referência, a Organização das Nações Unidas, ONU-Habitat, recomenda que estes números sejam, pelo menos de 30% e 18 km², respetivamente (HABITAT, 2019).



Figura 55 – Planta da proposta de turma na frente fluvial de Bissau

4| Estrutura e método de projeto

Após uma cuidadosa análise ao objeto de estudo, tornou-se possível o desenvolvimento da presente proposta, organizada da seguinte forma:

- Estratégia de turma, ao longo de um eixo condutor de desenvolvimento, de cerca de 15 Km, na frente fluvial de Bissau;
- Estratégia de grupo, com adaptação da estratégia geral à área de Antula-Sul e Ilhéu do Rei;
- Desenvolvimento de projetos individuais, no meu caso, um Mercado e um Porto piscatório e turístico em Antula.

Na estratégia de turma abordaram-se as questões da mobilidade e estrutura viária, com destaque para a proposta de um novo meio de transporte de carácter público – um sistema de BRT (Bus Rapid Transport) –, ao longo de um eixo com cerca de 15km, ligando as áreas mais periféricas de Bôr e Antula ao centro da cidade (Bandim). Desta forma procura-se atribuir uma maior acessibilidade, abrangência e equidade na mobilidade da cidade de Bissau. Ao longo do desenvolvimento destes sistemas criaram-se diversas praças-interface, as quais serviram de catalisadores ao desenvolvimento urbano local.

Na estratégia de grupo, desenvolveu-se uma dessas zonas, em Antula-Sul, articulando-a com o Ilhéu do Rei. O objetivo foi o de estabelecer uma zona de transição entre o centro da cidade, os campos de cultivo (sobretudo arrozais) e as áreas de mangal a Nascente. Antula é marcada por uma linha de sedimentos, entre a frente do rio Geba e a zona de cultivo, sendo muito condicionada pela flutuação dos níveis de água, nas estações mais húmidas. Propõe-se, assim, na estratégia de grupo, a criação de uma estrada-ponte que visa resolver a ligação urbana de Bissau a Cumeré, região onde o Estado guineense pretende construir um novo complexo portuário-industrial. Esta estrada-ponte procura estabelecer a desejada conexão, sem colocar em causa o equilíbrio ecológico gerado pela subida e descida das águas nos arrozais e noutras zonas húmidas.

Este novo eixo possui três estações de BRT, associadas às áreas secas do traçado, a partir das quais é possível estabelecer novos assentamentos e percursos lúdico-turísticos, sobretudo de visita aos parques de cultivo. Da marginal é ainda possível traçar uma ponte pedonal e ciclável, de conexão entre a cidade e o Ilhéu do Rei, tornando-o um ponto de atração para o ecoturismo.

Por fim, no projeto individual, desenvolvem-se dois programas a uma escala mais aprofundada: o novo Mercado de Antula e um novo Porto de apoio aos pescadores e a barcos de turismo e recreio, que aportem na cidade, albergando-os numa Marina. Esta intervenção centra-se na marginal de Antula e do rio Geba, local com grande proximidade ao Ilhéu do Rei, sendo o ponto de arranque da nova ponte pedonal e ciclável.

Para uma melhor leitura e desenvolvimento neste território, foi crucial a elaboração de uma maquete de turma à escala 1:3000 da área de intervenção integrando os 15kms de eixo condutor de desenvolvimento.



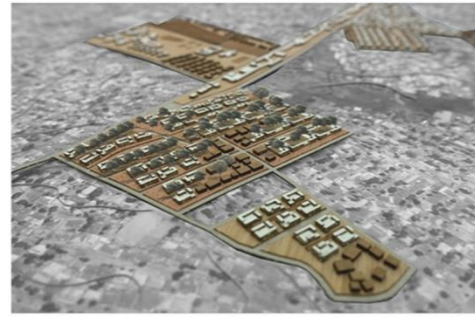
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Mercado ao ar livre
-Habitação

Marianna Sciarra



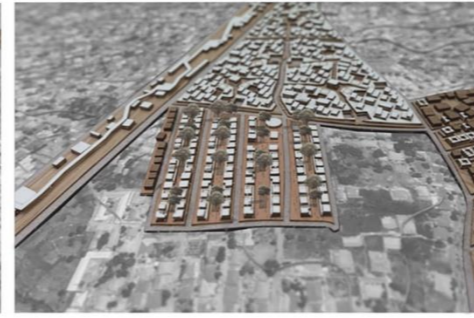
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Centro de Saúde
-Habitação

Rita Rodrigues



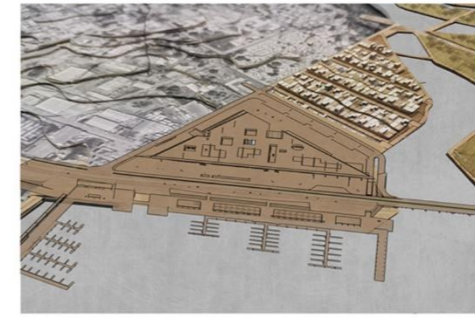
Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Centro Cívico
-Habitação

Marina Almeida



Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Centro Cívico
-Habitação

Daniela Soares



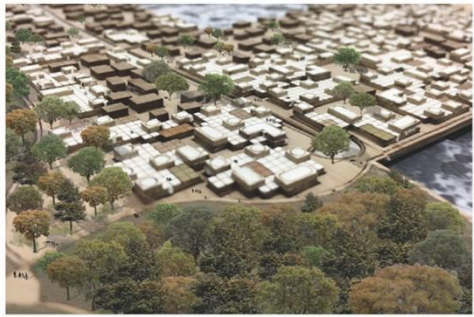
Zona de Antula
-Mercado
-Porto
-Ponte (Em conjunto com Beatriz Casaleiro)
-Habitação (De Danielle Freitas)
Rúben Jácome e Danielle Freitas

Rúben Jácome e Danielle Freitas



Zona de Antula
-Estação de BRT
-Turismo de Natureza (Campos de Arroz)
-Habitação

Ania Rawa



Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Centro Cívico
-Habitação

Carolina Matos



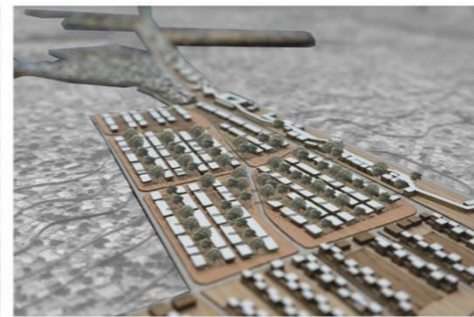
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Centro Islâmico
-Habitação

Paulo Queirós



Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Reestruturação do Eixo Cívico
-Habitação

Arthur Cunha



Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Reestruturação do Eixo Cívico
-Habitação

Inês Valente



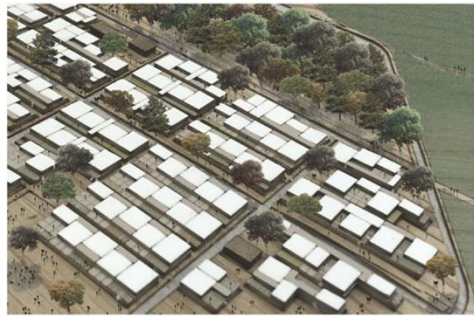
Zona de Antula
-Mercado
-Estação de BRT
-Turismo de Natureza (Mangais)

Rúben Jácome



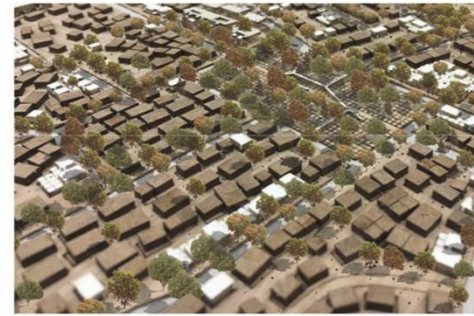
Zona de Antula
-Estação de BRT
-Turismo de Natureza (Mangais, Hovercraft e Balões de ar quente)
-Habitação

Piotr Mrówczyński



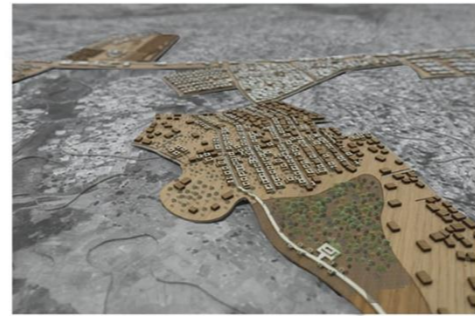
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Escola Primária
-Habitação

Madalena Oliveira



Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Dinamização do Espaço Público
-Habitação

Eduardo Braga



Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Resort Turístico
-Habitação

Alexandra Norte



Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Escola Básica e Secundária
-Habitação

Soraia Vicente



Zona de Antula
-Unidade Hoteleira
-Habitação
-Ponte (Em conjunto com Rúben Jácome)

Beatriz Casaleiro



Zona de Antula
-Estação de BRT
-Escola
-Habitação

Adrian Grãmăcki

Figura 56 – Fotomontagens das propostas individuais na maquete de turma

5| Redesenhar Bissau com infra-estrutura e Arquitetura

5.1 Proposta de turma: BRT e urbanidade resultante

Como já referido, a cidade de Bissau vem encarando problemas graves de organização e estruturação urbana. Grande parte das ruas em Bissau são de terra batida, sendo apenas pavimentadas as estradas principais e uma pequena percentagem das estradas secundárias. Outro ponto fulcral relacionado com a carência na acessibilidade, prende-se com a inexistência de opções de transporte coletivo e público na cidade, sendo a única alternativa ao transporte privado, o já referido “Toca-Toca”, um tipo de táxi coletivo, sem segurança ou regulação fiscal.

Na estratégia de turma procurou-se, numa primeira análise, colmatar esta privação de segurança e mobilidade dos cidadãos de Bissau. É neste ponto que surge a implementação do referido sistema de BRT (Bus Rapid Transport).

O Bus Rapid Transport, é um meio de transporte público que surge nos anos 70 na cidade de Curitiba, no Brasil. Caracteriza-se pela presença de uma via, quase sempre exclusiva, baseada na circulação de autocarros de elevada capacidade. Devido à sua natureza, e vias próprias, a coleta de tarifa é usualmente realizada nas estações, o que possibilita uma maior eficácia e rapidez de mobilidade, evitando engarrafamentos. Através destas vantagens, este modelo de transporte público tem ganho grande notabilidade e taxa de adoção em diversos países. O BRT declara-se, portanto, como uma solução viável para reduzir e solucionar as limitações na estrutura e mobilidade urbana da cidade de Bissau. Num primeiro momento o sistema BRT de Bissau contará com autocarros a Diesel – dadas as carências de fornecimento energético na cidade – mas deseja-se que este possa evoluir para veículos elétricos.

A implementação do sistema BRT desenvolve-se no já referido eixo com 15kms, que percorre a cidade de Bissau entre Bôr e Cumeré, visando unificar e criar elementos que possam servir de base para a evolução e organização do território. Dada a exiguidade de alguns eixos urbanos optou-se por, em determinados troços, gerar vias partilhadas entre BRT e o automóvel, ou em desdobrar os sentidos de trânsito, solução encontrada para a passagem no centro mais denso da cidade: Bandim. A solução, nessa zona, passa pela criação de um eixo cívico, que permite gerar duas vias paralelas (com a remoção de algumas construções precárias num deles), estruturando o centro mais comercial da cidade.

Como referido, ao longo deste eixo de 15kms, geram-se diversas estações e paragens de BRT, assim como vários espaços e equipamentos que procuram estruturar e potencializar o valor da frente fluvial de Bissau, qualificando a relação entre as diversas áreas urbanas e o meio natural envolvente, marcado pela presença da água.



Figura 57 – Planta da proposta de grupo – zona de Antula-Sul

5.2 Proposta de grupo: Zona de Antula

Após formulada a proposta de turma, partiu-se para a elaboração do trabalho de grupo.

Nesse sentido, a turma foi dividida em três pontos principais desse eixo: Bôr (Grupo A), Bandim (Grupo B) e Antula-Sul (Grupo C), de modo a melhor organizar o aprofundamento da estratégia. O meu grupo dedicou-se a desenhar essa linha sensível entre a frente fluvial e os assentamentos urbanos de Antula.

A primeira fase de desenvolvimento da estratégia em grupo, baseou-se na continuidade da proposta de turma, através da integração do sistema de BRT. Ao longo de 6kms de extensão foram planeadas apenas três estações, dada a maior rarefação de assentamentos nesta frente.

Como já referido anteriormente, a zona de Antula-Sul, apresenta-se com problemáticas relacionadas com a flutuação dos níveis de água nas estações húmidas e uma pronunciada divisão do território face à linha de sedimentos entre a frente fluvial do rio Geba e os campos de cultivos e áreas de mangal. Tendo como foco as dificuldades do local e o desafio de ligar a área urbanizada da cidade ao eixo proposto até Cumeré, propôs-se uma estrada-ponte contínua, de modo a impedir a acumulação de sedimentos e contribuir para um melhor fluxo de água para os campos de cultivo de arroz, ali existentes. Para além da criação deste eixo, desenharam-se, em articulação com a localização das três estações de BRT, diversos equipamentos direcionados para o ecoturismo, parques de observação do cultivo, percursos lúdicos e cicláveis e pequenos Eco resorts flutuantes.

Ainda em grupo, foi pensada uma forma de conectar a cidade e a zona portuária de Bissau ao Ilhéu do Rei (pequena ilha, situada a cerca de 1,2 kms da frente fluvial de Bissau). Surgiram várias estratégias para uma ponte, ligando estes dois pontos. Foram pensados mecanismos de rotação ou outros elementos móveis sobre a ponte, de modo a permitir a passagem dos barcos.

Em última instância, e após visita à Universidade de Coimbra do Ministro das Infraestruturas da Guiné-Bissau, com quem dialogamos, optou-se por uma ponte pedonal simples, com capacidade para acesso a veículos de carácter especial, medida essa que obrigará as embarcações de maior porte a circundar o Ilhéu do Rei para atingir o novo Porto de Pesca e de Recreio.

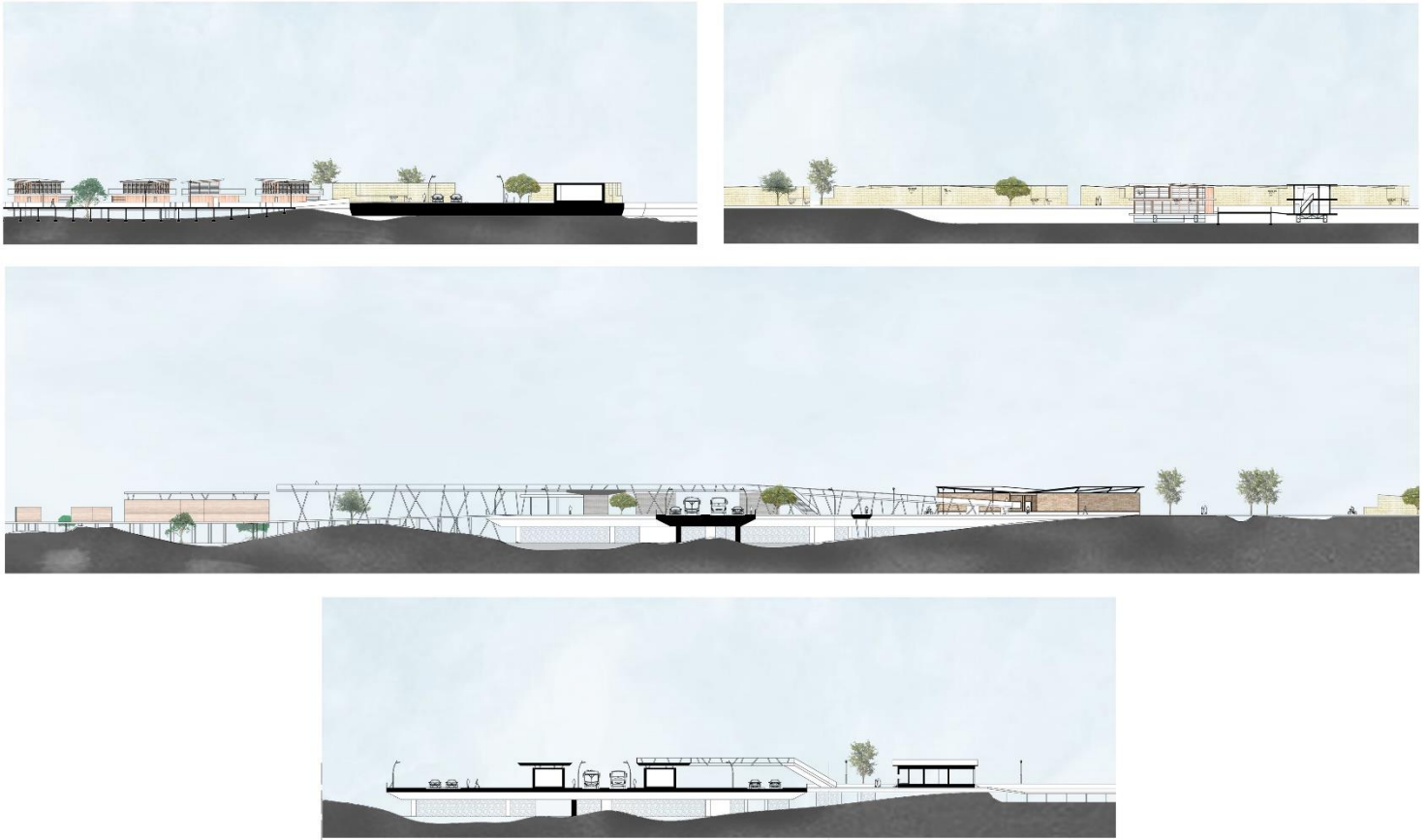


Figura 58 – Perfis realizados no trabalho de grupo



Figura 59 – Maquete de turma – Antula



Figura 60 – Maquete de turma - Antula

Na estratégia de grupo, desenvolveu-se, portanto, a zona de Antula-Sul e o Ilhéu do Rei, com o objetivo primordial de unificar e relacionar os extremos da cidade a estas áreas, procurando promover o ecoturismo e as relações comerciais na região, assim como uma maior eficiência na mobilidade e ligação entre duas realidades distintas, a urbana e a natural.



Figura 61 – Proposta individual para o Mercado de Antula e Porto de Pesca e de Recreio – Implantação (ver painel A0 nos anexos)

5.3 Proposta individual: Um Mercado e um Porto para Antula, Bissau: Desenhar a relação entre a cidade e o Rio Geba

O trabalho individual desenvolve-se a partir de dois programas articulados: um Mercado para Antula e um Porto de Pesca e de Recreio. Procura-se assim, desenvolver o turismo e potencializar a frente fluvial de Bissau para uma valorização social, urbana e económica.

A intervenção realiza-se ao longo da Rua Guerra Mendes, paralela à margem do rio Geba, pois neste local reconhecem-se enormes capacidades e oportunidades para uma possível recuperação da frente fluvial e projeção do desenvolvimento da cidade e do turismo náutico.

Novo Mercado de Antula

O objetivo de edificar este novo Mercado em Bissau é claro: estimular e apoiar a economia local, e produzir um marco importante na cidade, rematando a área central, mais densa, e assinalando o começo da grande extensão de campos de arrozais e de mangal. Este mercado, e sobretudo a sua cobertura de uso público, podem constituir espaço de encontro e de miradouro sobre o rio Geba e as zonas naturais envolventes.

O edifício situa-se num terreno com um declive variável, tendo como maior diferença, cerca de 6m, o que permite manter essa relação visual da cidade com o rio. A estrutura e cobertura do novo Mercado de Antula realiza-se em betão armado, gerando espaços exteriores de recreio – uma verdadeira praça urbana – e espaços interiores mais protegidos do calor e das chuvas. Essa cobertura, de forma triangular, é recortada nas zonas de entrada, de forma a evidenciar as mesmas, possuindo ainda pátios que permitem a entrada de luz e a circulação de ar natural.

A fachada principal do mercado, paralela à margem do rio, é marcada por grandes portas em aço, pivotantes, as quais permitem a abertura e o encerramento total ou parcial dos diversos setores de venda ou atravessamento, mantendo a ventilação natural dos mesmos.

O volume triangular do edifício é pensado em concordância com o declive e desenho do terreno, assim como da sua envolvente, que assim se estende sobre a cobertura. A partir dessa envolvente é possível atravessar o mercado para chegar

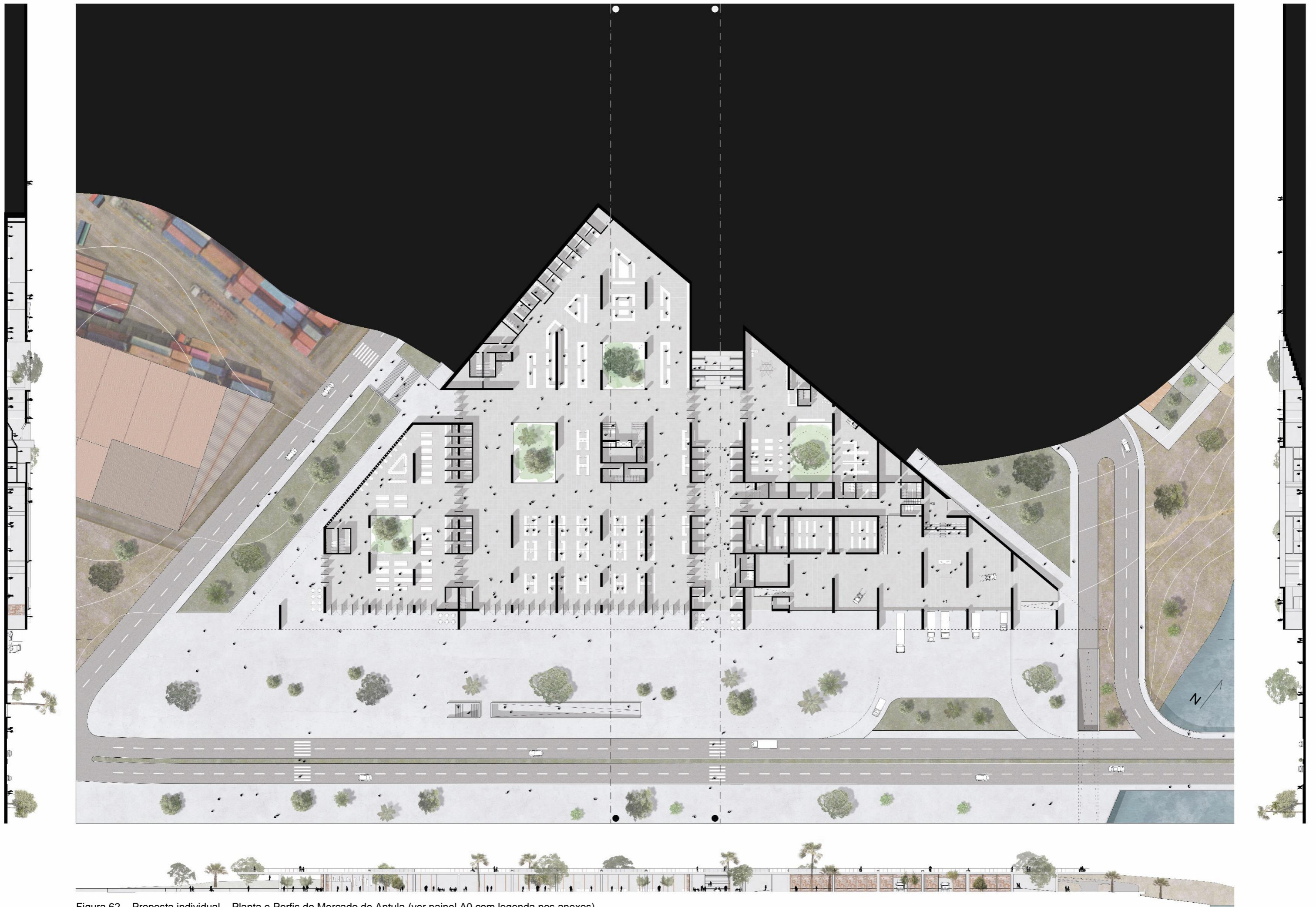


Figura 62 – Proposta individual – Planta e Perfis do Mercado de Antula (ver painel A0 com legenda nos anexos)

até à margem, juntando assim a condição de praça-miradouro à de rua-bazar pública.

Relembra-se, a propósito, que “o desenvolvimento dos Mercados Públicos acontece intrinsecamente ligado ao desenvolvimento da urbe” e que, por exemplo, “no Oriente Médio (...) os mercados cobertos ou bazares são de enorme importância para os habitantes, e são tidos como monumento público” (Vargas, 2001, p.106).

O interior do mercado é marcado e organizado por paredes-lâmina em betão, perpendiculares á frente fluvial, as quais direcionam os espaços interiores para o rio. No programa do mercado, podem-se encontrar, para além das bancas de peixe e de produtos frescos, uma praça de alimentação, uma área de lota e venda a retalho e uma área de cargas e descargas. Para além destes elementos, projetam-se instalações de apoio, como escritórios de administração, balneários, zona de cafeteria, áreas de armazém, uma área para máquinas de gelo com capacidade para fornecer os serviços do mercado, duas salas de refrigeração e uma zona para depósito de sal. O Mercado é ainda rematado, no seu topo nascente, pela Lota de Pescado, a qual se articula com o Porto de Pesca que localizamos na frente contígua do Rio Geba.

Como descrito, no mercado forma-se ainda uma “rua aberta” que serve de espinha-dorsal para lojas, com horário de funcionamento mais alargado. Esse eixo tem como fundo uma escadaria, que a liga à cobertura, e que poderá funcionar como pequeno anfiteatro para eventos esporádicos de animação de rua.

Na articulação entre o novo Mercado e o novo Porto de Pesca e de Recreio, requalifica-se o perfil da avenida marginal, tornando-a num passeio aprazível para os cidadãos e visitantes de Bissau. Esse desenho estabelece-se em continuidade com a frente marginal do centro histórico da cidade.

Porto de Pesca e Recreio de Antula

Nasce assim, uma nova zona portuária, junto à ponte proposta pela estratégia de grupo, e que prevê uma ligação direta com o mercado projetado.

Nesta área, dá-se especial atenção ao tratamento da frente fluvial. A nova zona portuária situa-se a uma cota inferior em relação à da via marginal (+5m), criando um nível de utilização e de transição mais próximo do leito do rio. Essa cota (+2m), serve de base aos armazéns de arresto e a outras áreas de apoio à atividade piscatória e à Marina de barcos de recreio e pesca. A zona do porto, divide-se em duas funções:



Figura 63 – Proposta individual – Planta e Perfis do Porto de Pesca e de Recreio (ver painel A0 nos anexos)

uma zona de caís direcionada para a pesca comercial, de pequena e média escala, e a Marina, para barcos à vela e pesca de turismo, onde é criada uma pequena praça, com apoio de balneários para velejadores e pescadores, e um gabinete de controlo alfandegário.

Este caís, que serve de acesso aos armazéns e aos diferentes percursos e caís flutuantes da Marina, separa-se da frente marginal através de um pequeno canal de água. Na extremidade norte desse canal, gera-se um percurso que liga, de forma direta, o caís para barcos de pesca, a zona de retalhe e a Lota situada no interior do novo Mercado de Antula.

Ponte Pedonal

É na cota superior da margem (+5m), junto à Marina, que se dá o arranque a Norte da ponte pedonal. Com um desenho simples e pragmático, esta infraestrutura apresenta um traçado na sua maioria retilíneo, resultado de um gesto claro.

A ponte vence a distância de 1.28 kms, sendo estruturada por módulos de betão prefabricados, em U - conformando o passadiço e as guardas - os quais assentam, a cada 25 metros, em quatro pilares de betão, fundeados em grandes sapatas de suporte, também elas em betão e fabricadas in situ.

A ponte é um componente vital que procura aproximar a cidade e a marginal de Bissau ao Ilhéu do Rei.

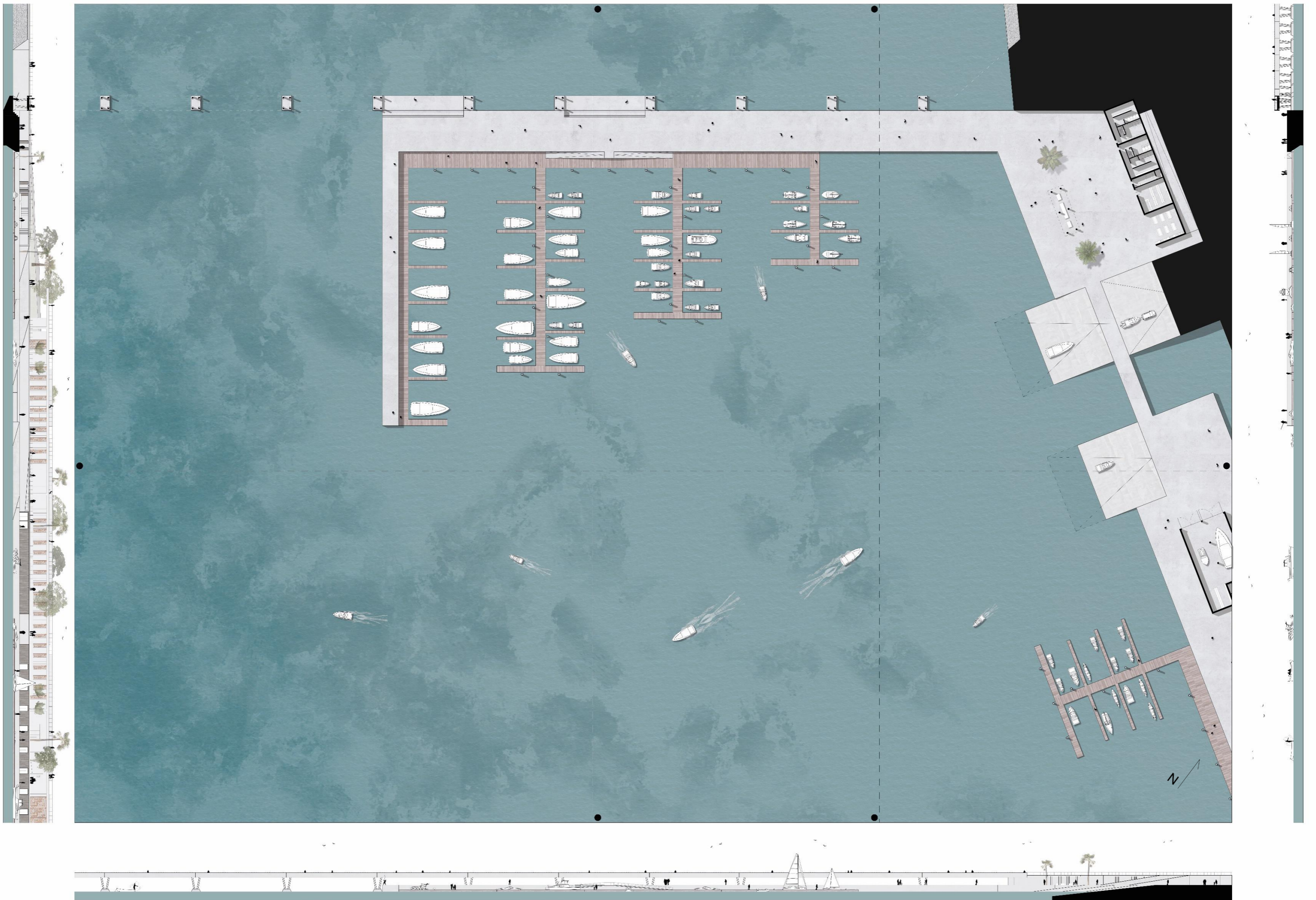


Figura 64 – Proposta individual – Planta e Perfis do Porto de Recreio e Arranque da Ponte Pedonal (ver painel A0 nos anexos)

Visualizações 3D do Mercado de Antula e do Porto de Pesca e de Recreio



Vista aérea do conjunto



Vista aérea da cobertura do mercado



Vista aérea da cobertura do mercado

Mercado e sua envolvente



Espaço de entrada lateral do Mercado



Fachada principal do Mercado

Espaços interiores do mercado



Rua interior de comércio



Espaço de cafeteria

Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Fachada principal do Mercado



Espaço de acesso à zona de recreio do porto



Espaço de restauração



Espaço de restauração



Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Sob a ponte que faz a ligação da marginal com o Ilhéu do Rei



Vista para o mercado sobre a ponte



Espaço de comércio de peixe



Espaço de comércio de peixe



Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Zona de articulação do porto com a área de lota e venda a retalho



Vista para o mercado sobre a estrada-ponte que faz a ligação a Cumeré



Área de lota e venda a retalho



Espaço de comércio de frutas e legumes



Cobertura do mercado - Espaço de acesso



Vista aérea da marginal

Fotografias da Maquete Individual

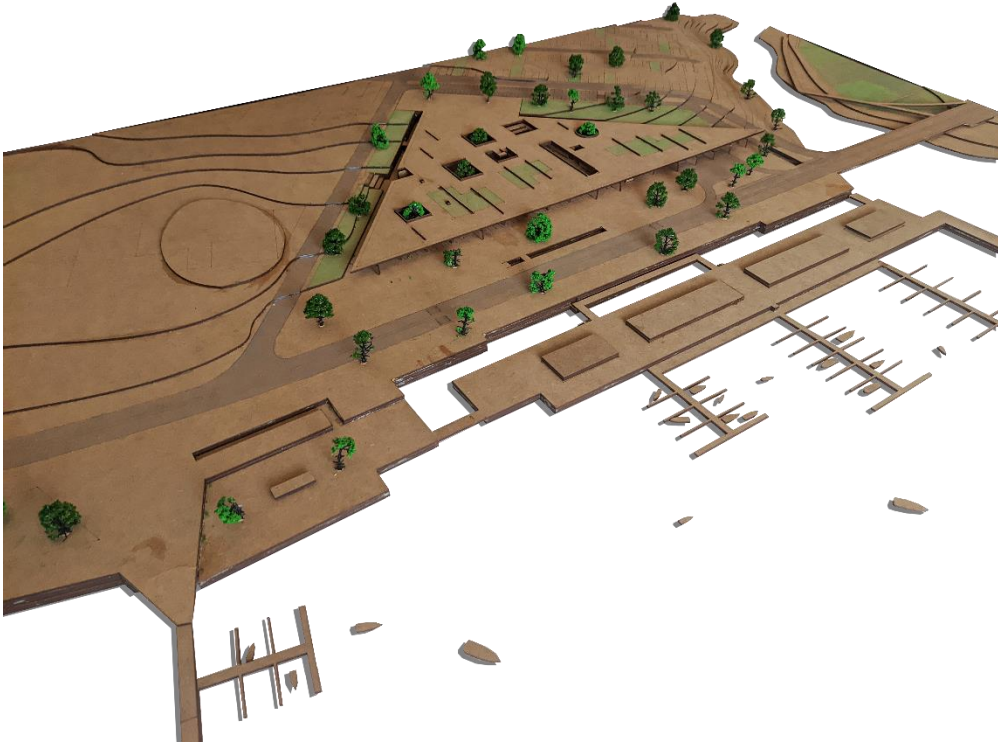


Figura 66 – Maquete Individual

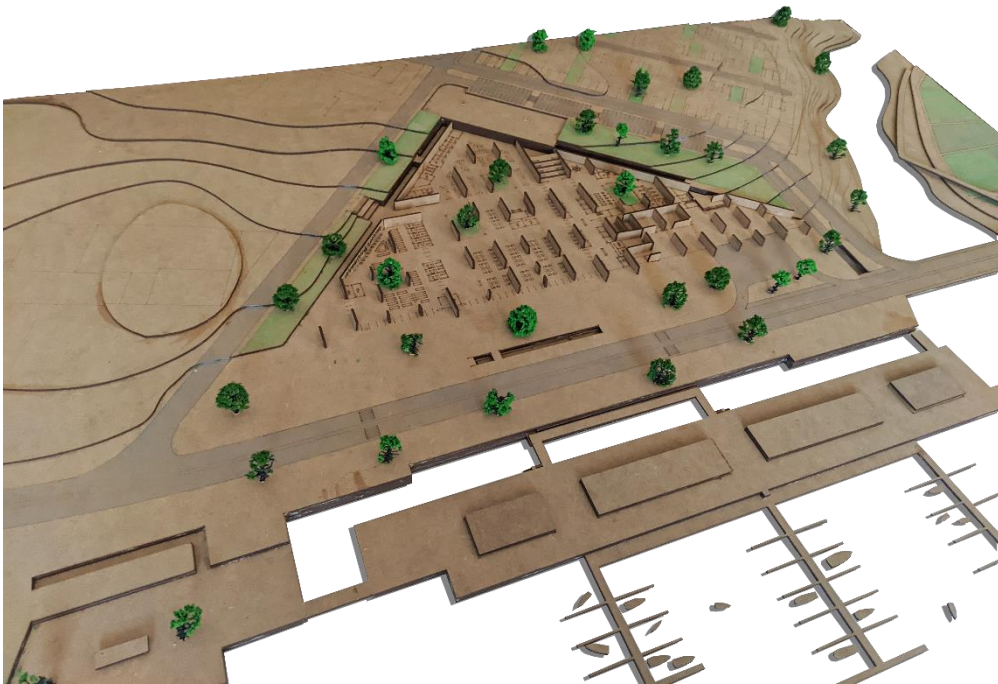


Figura 67 – Maquete Individual Interiores

Considerações Finais

O trabalho aqui apresentado elabora uma reflexão sobre as diversas problemáticas presentes na cidade de Bissau: um tecido urbano sem planeamento, uma rede viária insuficiente e em mau estado de conservação, a falta de espaços e transportes públicos, uma degradação urbano e ambiental na frente fluvial da cidade.

A cidade de Bissau, tal como o resto do país, necessita urgentemente de uma política de ordenamento e planeamento territorial, sobretudo ao nível da gestão urbanística. É necessário minimizar as consequências da crescente e descontrolada densificação do espaço urbano e da sobrelotação das habitações, devido ao aumento populacional presente no país.

A insuficiente distribuição da rede viária, a que se junta a falta de meios de transporte de carácter público, cria uma situação de debilitante mobilidade para a população da cidade.

Apesar do facto da viagem planeada ao local ter-nos sido impossibilitada, em face do surgimento da Pandemia de COVID-19, foi possível reunir informação suficiente para a elaboração e fundamentação das soluções apresentadas neste trabalho, facto que se deveu à grande disponibilidade das entidades que acompanharam esta investigação.

Neste sentido, a nossa proposta de intervenção visou desenvolver uma estratégia de carácter urbano, que permitisse a reestruturação do transporte urbano e a resolução pontual das carências sociais, económicas de alguns bairros de Bissau: Bôr, Bandim e Antula-Sul.

Para tal, foi requalificado um eixo reestruturador, com cerca de 15kms, percorrendo a cidade, entre Bôr e Cumeré. A partir deste, nasceu a proposta de um novo sistema de transportes para a cidade, o BRT (Bus Rapid Transport), na procura de solucionar os maiores problemas associados à acessibilidade e à mobilidade da população. Numa fase posterior, desenvolveram-se diversos espaços e equipamentos, procurando responder às necessidades dessa mesma população, culminando na criação do Mercado e do Porto que apresentamos. Pensamos que, através destes, será possível estabelecer uma nova leitura da frente fluvial de Bissau, articulando-a com a necessária revitalização social, urbana e económica da região.

Bibliografia

Aneme (2018). Estudo Guiné-Bissau. Lisboa: Aneme

Araújo, H. (2015). Livro de Rua: Guiné-Bissau. Brasília: Thesaurus Editora

Ashurst M., Mbithi S. (2010). Why Africa can make it big in agriculture. Disponível em: <https://www.africaresearchinstitute.org> - Consultado em Abril de 2021

Belin, L. (2020). BRT de Curitiba é eleito um dos projetos mais influentes do mundo nos últimos 50 anos. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/931784/brtde-curitiba-e-eleito-um-dos-projetos-mais-influentes-do-mundo-nos-ultimos-50-anos> - Consultado em Outubro de 2020

Benzinho J., Rosa M. (2015). À Descoberta da Guiné-Bissau. Coimbra: Ediliber

Britannica. (30 de setembro de 2021). Guiné-Bissau. Disponível em: <https://escola.britannica.com.br/artigo/Guin%C3%A9-Bissau/481433#toc-294606> – Consultado em Maio de 2021

Câmara M., Pimentel T. (2017). Francis Kéré defende hoje a arquitectura sob o princípio “mais com menos”. Porto: Porto. Disponível em: <https://www.porto.pt/pt/noticia/francis-kere-defende-hoje-no-porto-a-arquitetura-de-mais-com-menos> - Consultado em Maio de 2021

Cardoso, P. (2017). Os mangais da Guinéu Bissau: Análise a 40 anos de evolução da sua extensão. Lisboa: Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa

CIA. (21 de setembro de 2021). Cia Worlfact Book - Guinea-Bissau. Disponível em: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/guinea-bissau/#geography> – Consultado em Maio de 2021

Correia, A. (1978). O tráfico clandestino. Raizes II

Correia, F. A. (1993). Aspectos agro-climáticos da Guiné-Bissau. 1^{as} Jornadas sobre a agricultura da Guiné-Bissau

Folkers, A., & C., V. B. B. A. (2019). Modern Architecture in Africa: Practical encounters with intricate African modernity. Springer.

Furtado, A. (2005). Administração e gestão da educação na Guiné-Bissau - Universidade de Aveiro, Portugal

Graça Dias, M. (2009). Cinco Áfricas Cinco Escolas (90o, ed.). Lisboa: Direcção-Geral das Artes

Guedes M. (2011). *Arquitectura Sustentável na Guiné-Bissau: Manual de Boas Práticas*. Lisboa: Comunidade de Países de Língua Portuguesa

HABITAT, O. (2019). *Plano de Desenvolvimento Bissau 2030*. Nairobi, Quénia: ONU HABITAT

INEP. (2001). *Cabo Verde, Guiné-Bissau: da democracia revolucionária à democracia*. INEP

ITDP. (2008). *The Bus Rapid Transit Standard*. Disponível em: <https://www.itdp.org/library/standards-and-guides/the-bus-rapid-transit-standard/> Consultado em Novembro de 2020

Lima, N. (2009). *Nova Bissau - Projecto Urbano para os Equipamentos e Infra-estruturas da Capital Guineense*. Coimbra: Universidade de Coimbra

Lusa. (2020). *Missão política da ONU termina na Guiné-Bissau com nova crise à porta*. Disponível em: <https://www.publico.pt/2020/12/10/mundo/noticia/missao-politica-onu-termina-guinebissau-nova-crise-porta-1942497> - Consultado em Maio de 2021

Mendes, F. M. (2021). *A intervenção em espaço urbano na cidade de Bissau, Guiné-Bissau - Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal*

Mendy, F. (2006). *A cidade de Bissau. Planeamento e Gestão*. Dakar: Universite Cheikh Anta Diop de Dakar

Milheiro, A. V. (2017). *Arquitecturas Coloniais Africanas no fim do "Império Português"*. Lisboa: RELÓGIO D'ÁGUA, ed.

Milheiro A. V. (2012a). *Cabo Verde e Guiné-Bissau: Itinerários pela Arquitectura Moderna Luso-Africana (1944-1974)* Lisboa: IICT e ISCSP-UTL

Milheiro, A. (2012b). *Guiné-Bissau, 2011*. Porto: Circo de Ideias

Milheiro, A. V. (2013). *Nos Trópicos sem Le Corbusier, Arquitectura Luso-Africana no Estado Novo*. Lisboa: Relógio D'Água

Milheiro, A. V. (2012c) *O Gabinete de Urbanização Colonial e o Traçado das Cidades Luso-Africanas na Última Fase do Período Colonial Português*. Urbe. Disponível em: <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/13580> - Consultado em Abril de 2021

Milheiro, A. V. (2016). *Urbanidades - Arquitectura e Sítios Históricos da Guiné-Bissau*. Lisboa: Fundação Mário Soares

M.O.P.C.U.-D.G.H.U./Comissão Técnica (2005). Plano geral Urbanístico de Bissau. Bissau

Odendaal N., Duminy J. (2013). Who Will Plan Africa's Cities? Disponível em: <https://www.africaresearchinstitute.org> - Consultado em Março de 2021

Paz, F. p. (2018). Guiné-Bissau. ONU apoia cinco novos projetos para a construção de paz na Guiné-Bissau. Disponível em: <https://news.un.org/pt/tags/fundo-para-consolidacao-da-paz>

PNUD. (2018). Informe Anual 2018. Obtido do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Disponível em: <https://www1.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/corporate/annual-report-2018.html>

Rattenbury, K.; Rob B.; Long, K. (2004). Architects of Today. Laurence King

República da Guiné-Bissau. (2015). Guiné-Bissau 2025: Plano Estratégico e Operacional 2015 - 2020 "Terra Ranka". Disponível em: <https://docplayer.com.br/65863401-Republica-da-guine-bissau.html> - Consultado em Maio de 2021

Ribeiro, J. (2020). Embaló ganhou as presidenciais da Guiné-Bissau e a difícil missão de unificar o país. Público. Disponível em: <https://www.publico.pt/2020/01/01/mundo/noticia/umaro-sissoco-embalo-vence-eleicoes-presidenciais-guinebissau-1898929> - Consultado em Julho de 2021

Silva, B. (2010). Urbanização na Guiné-Bissau: Morfologia e Estrutura Urbana da sua Capita. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitectura, Urbanismo, Geografia e Artes - Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa, Portugal

Sumário de Figuras

Figura 1 – Maquete da proposta de turma – Escala 1:3000

Fonte: Soraia Vicente

Figura 2 - Livro “Modern Architecture in Africa”

Fonte: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-01075-1> - Acedido em Novembro de 2021

Figura 3 - Livro “Nos Trópicos sem Le Corbusier”

Fonte: (Milheiro, 2013)

Figura 4 - Livro “Guiné-Bissau”

Fonte: (Milheiro, 2012)

Figura 5 - Dissertação de Mestrado “A Intervenção em Espaço Urbano na Cidade de Bissau, Guiné-Bissau”

Fonte: https://sigarra.up.pt/faup/pt/pub_geral.pub_view?pi_pub_base_id=447438 – Acedido em Outubro de 2021

Figura 6 - Fachada da Base Submarina vista a partir do porto de Saint-Nazaire

Fonte: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.211/6830> - Acedido em Novembro de 2021

Figura 7 – Vista aérea da Base Submarina de Saint-Nazaire

Fonte: http://manueldesola-morales.com/proys/Saint-Nazaire_eng.htm - Acedido em Novembro de 2021

Figura 8 - Imagens interiores da base

Fonte: <http://urban-e.aq.upm.es/articulos/ver/saint-nazaire-1996-2002-/completo> - Acedido em Novembro de 2021

Figura 9 - Vista aérea do Centro Cultural Teopanzolco

Fonte: <https://www.azuremagazine.com/article/pyramid-scheme/> - Acedido em Setembro de 2021

Figura 10 - Entrada lateral

Fonte: <https://divisare.com/projects/372129-productora-isaac-broid-jaime-navarro-teo-panzolco-cultural-center> - Acedido em Novembro de 2021

Figura 11 - Interior do centro cultural

Fonte: <https://divisare.com/projects/372129-productora-isaac-broid-jaime-navarro-teo-panzolco-cultural-center> - Acedido em Novembro de 2021

Figura 12 - Planta do centro cultural Teopanzolco

Fonte: <https://divisare.com/projects/372129-productora-isaac-broid-jaime-navarro-teo-panzolco-cultural-center> - Acedido em Novembro de 2021

Figura 13 - Vista aérea do museu

Fonte: <http://www.arles-antique.departement13.fr/en/le-musee/lhistoire-du-musee> - Acedido em Novembro de 2021

Figura 14 – Exterior do Museu

Fonte: <https://www.destinoprovence.com/arles-e-o-legado-romano-na-provenca/> - Acedido em Outubro de 2021

Figura 15 - Vista do interior do museu na relação entre as peças e a coloração azulada das paredes

Fonte: http://www.arles-guide.com/arles_tourism/museums_in_arles/arles_museum_of_antiquity/musee_antique_3 – Acedido em Outubro de 2021

Figura 16 - Esquisso de Henri Ciriani

Fonte: <https://eumiesaward.com/work/290> - Acedido em Dezembro de 2021

Figura 17 – Mapa da localização da Guiné-Bissau e da capital Bissau no Continente Africana e na relação com Portugal

Fonte: <https://m.ipim.gov.mo/pt-pt/market-information/comunidade-de-paises-de-lingua-portuguesa/portuguese-speaking-countries-briefing/guinea-bissau/> - Acedido em Janeiro de 2020

Figura 18 – Gráfico percentual da faixa etária em Bissau – 2009

Fonte: Guiné-Bissau Portal Data (2009) Ilustração realizada em turma

Figura 19 – Gráfico percentual das etnias em Bissau – 2009

Fonte: Guiné-Bissau Portal Data (2009) Ilustração realizada em turma

Figura 20 – Mapa da densidade populacional na Guiné-Bissau

Fonte: (CIA, 2021)

Figura 21 - Campos de cultivo em Bissau

Fonte: <http://www.agrotec.pt/noticias/horticultura-no-norte-da-guine-bissau/> - Acedido em Dezembro de 2021

Figura 22 - Pesca artesanal no Rio Geba

Fonte: <https://www.dw.com/pt-002/parque-natural-do-rio-cacheu-uma-guin%C3%A9-bissau-desconhecida/g-45525169> - Acedido em Dezembro de 2021

Figura 23 - Floresta de mangal no Arquipélago dos Bijagós, Bissau

Fonte: <https://ciencias.ulisboa.pt/pt/noticia/13-05-2021/ser%C3%A3o-as-florestas-de-mangal-importantes-fontes-diretas-de-carbono-para-as?page=3> – Acedido em Dezembro de 2021

Figura 24 – Mapa da partição Colonial do Continente Africano

Fonte: <https://novaescola.org.br/conteudo/370/quais-foram-os-colonizadores-da-africa> - Acedido em Novembro de 2021

Figura 25 - Amílcar Cabral

Fonte: <http://www.elfikurten.com.br/2015/09/amilcar-cabral.html>

Figura 26 - Discurso proclamação da independência por Luís Almeida Cabral

Fonte: <https://www.publico.pt/multimedia/40-anos-independencias>

Figura 27 – Nino Vieira

Fonte: <http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,MUL1023327-5602,00-PRESIDENTE+DE+GUINEBISSAU+E+ASSASSINADO.html>

Figura 28 - Ansumane Mané

Fonte: <https://www.publico.pt/2000/11/30/mundo/noticia/ansumane-mane-abatido-2042>

Figura 29 - José Mário Vaz

Fonte: <https://www.rtp.pt/programa/tv/p36970>

Figura 30 – Kumba Ialá

Fonte: <https://www.publico.pt/2014/04/04/mundo/noticia/morreu-kumba-iala-o-politico-que-preanunciou-o-golpe-de-2012-na-guinebissau-1631043>

Figura 31 - Umaro Sissoko Embaló

Fonte: <https://www.publico.pt/2021/03/12/mundo/noticia/presidente-guinebissau-nega-envolvimento-espancamento-aly-silva-1954124>

Figura 32 - Praça de S. José

Fonte: <https://blogueforanadaevaotres.blogspot.com/2013/05/guine-6374-p11644-quem-dirigiu-os.html>

Figura 33 - Plano de expansão urbana a partir da Praça de S. José

Fonte: (Mendes, 2021)

Figura 34 - Plano da Nova Bissau, por José Guedes Quinhones, 1919

Fonte: (Milheiro, 2016)

Figura 35 - Sé Catedral de Bissau

Fonte: <https://www.voaportugues.com/a/guine-bissau-bispos/3357469.html>

Figura 36 - Plano Diretor de Bissau, 1948

Fonte: (Mendes, 2021)

Figura 37 - Uma das tipologias de habitação tradicional com cobertura em colmo

Fonte: <https://www.conexaolusofona.org/das-belezas-de-guine-bissau-o-arquipelago-dos-bijagos/>

Figura 38 - Habitação tradicional

Fonte: (Milheiro, 2016)

Figura 39 - Edificado da época colonial em Bissau Velho

Fonte: (Milheiro, 2016)

Figura 40 – Gráfico percentual do uso de casas de banho em Bissau – 2009

Fonte: Guiné-Bissau Portal Data (2009) Ilustração realizada em turma

Figura 41 - Gráfico percentual do abastecimento de água em Bissau – 2009

Fonte: Guiné-Bissau Portal Data (2009) Ilustração realizada em turma

Figura 42 – Gráfico percentual da escolaridade em Bissau – 2009

Fonte: Guiné-Bissau Portal Data (2009) Ilustração realizada em turma

Figura 43 – Gráfico percentual da taxa de analfabetismo por sexo em Bissau -2009

Fonte: Guiné-Bissau Portal Data (2009) Ilustração realizada em turma

Figura 44 – Gráfico percentual da tipologia familiar em Bissau – 2009

Fonte: Guiné-Bissau Portal Data (2009) Ilustração realizada em turma

Figura 45 – Gráfico percentual da população agrícola e urbana na Guiné-Bissau – 2012

Fonte: Guiné-Bissau Portal Data (2009) Ilustração realizada em turma

Figura 46 – Gráfico percentual da população agrícola e urbana em Bissau – 2012

Fonte: Guiné-Bissau Portal Data (2009) Ilustração realizada em turma

Figura 47 – Planta de análise da evolução da cidade de Bissau

Fonte: Ilustração realizada em turma com recurso a (Silva, 2010)

Figura 48 – Planta de análise do crescimento populacional

Fonte: Ilustração realizada em turma com recurso a (Silva, 2010)

Figura 49 – Planta dos bairros de Bissau

Fonte: Ilustração do autor com recurso a (Silva, 2010)

Figura 50 – Planta de análise topográfica de Bissau

Fonte: Ilustração do autor

Figura 51 – Planta de análise topográfica e áreas agrícolas e de mangais

Fonte: Ilustração do autor

Figura 52 – Planta de análise das zonas verdes da frente fluvial de Bissau

Fonte: Ilustração realizada em turma com recurso a (Silva, 2010)

Figura 53 – Planta de análise de serviços e equipamentos

Fonte: Ilustração realizada em turma com recurso a (Silva, 2010)

Figura 54 – Planta de análise da rede viária

Fonte: Ilustração do autor

Figura 55 - Planta da proposta de turma na frente fluvial de Bissau

Fonte: Ilustração realizada em turma

Figura 56 - Fotomontagens das propostas individuais na maquete de turma

Fonte: Elaboradas pelos elementos da turma

Figura 57 - Planta da proposta de grupo – zona de Antula-Sul

Fonte: Elaboradas pelos elementos do grupo

Figura 58 - Perfis realizados no trabalho de grupo

Fonte: Ilustração do autor

Figura 59 - Maquete de turma – Antula

Fonte: Fotografia do autor

Figura 60 - Maquete de turma – Antula

Fonte: Fotografia do autor

Figura 61 - Proposta individual para o Mercado de Antula e Porto de Pesca e de Recreio – Implantação

Fonte: Ilustração do autor

Figura 62 - Proposta individual – Planta e Perfis do Mercado de Antula

Fonte: Ilustração do autor

Figura 63 – Proposta individual – Planta e Perfis do Porto de Pesca e de Recreio

Fonte: Ilustração do autor

Figura 64 - Proposta individual – Planta e Perfis do Porto de Recreio e Arranque da Ponte Pedonal

Fonte: Ilustração do autor

Figura 65 - Proposta individual – Visualizações 3D do Mercado de Antula e do Porto de Pesca e de Recreio

Fonte: Ilustração do autor

Figura 66 – Maquete Individual

Fonte: Fotografia do autor

Figura 67 – Maquete Individual

Fonte: Fotografia do autor

Anexos

Painéis A0 da Proposta



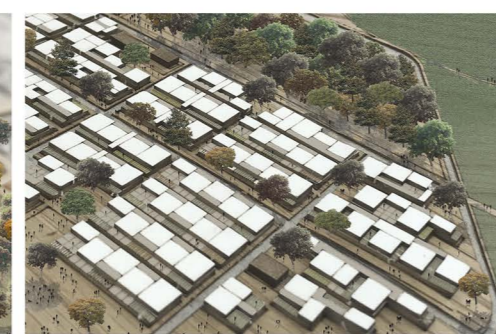
Planta de Implantação _ Escala 1/3000



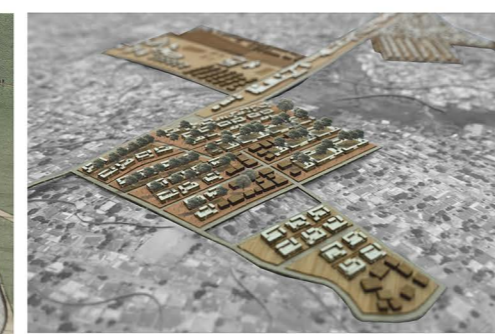
1
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Mercado ao ar livre
-Habitação
Marianna Sclarra



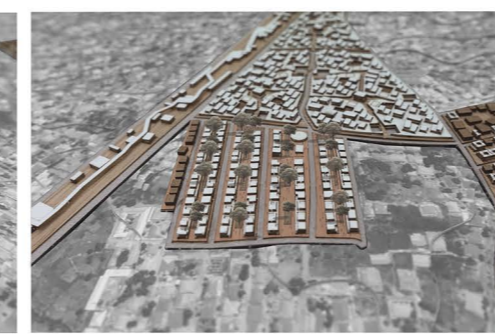
2
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Centro de Saúde
-Habitação
Rita Rodrigues



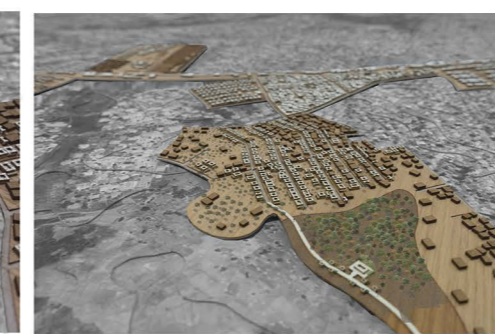
3
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Escola Primária
-Habitação
Madalena Oliveira



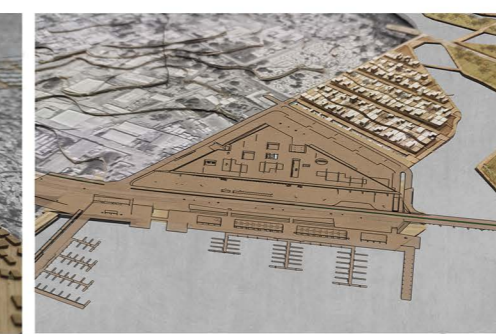
7
Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Centro Cívico
-Habitação
Marina Almeida



8
Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Centro Cívico
-Habitação
Daniela Soares



9
Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Resort Turístico
-Habitação
Alexandra Norte



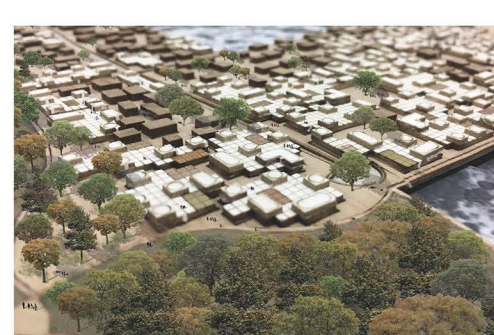
13
Zona de Antula
-Mercado
-Porto
-Ponte (Em conjunto com Beatriz Casaleiro)
-Habitação (De Danielle Freitas)
Rúben Jácome e Danielle Freitas



14
Zona de Antula
-Estação de BRT
-Turismo de Natureza (Campos de Arroz)
-Habitação
Ania Rawa



15
Zona de Antula
-Unidade Hoteleira
-Habitação
-Ponte (Em conjunto com Rúben Jácome)
Beatriz Casaleiro



4
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Centro Cívico
-Habitação
Carolina Matos



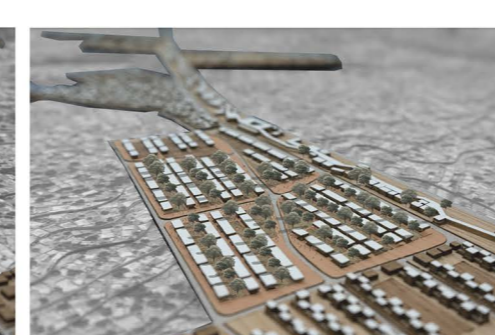
5
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Centro Islâmico
-Habitação
Paulo Queirós



6
Zona de Bôr:
-Estação de BRT
-Dinamização do Espaço Público
-Habitação
Eduardo Braga



10
Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Reestruturação do Eixo Cívico
-Habitação
Arthur Cunha



11
Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Reestruturação do Eixo Cívico
-Habitação
Inês Valente



12
Zona de Bandim
-Estação de BRT
-Escola Básica e Secundária
-Habitação
Soraia Vicente



16
Zona de Antula
-Mercado
-Estação de BRT
-Turismo de Natureza (Mangais)
Rúben Jácome

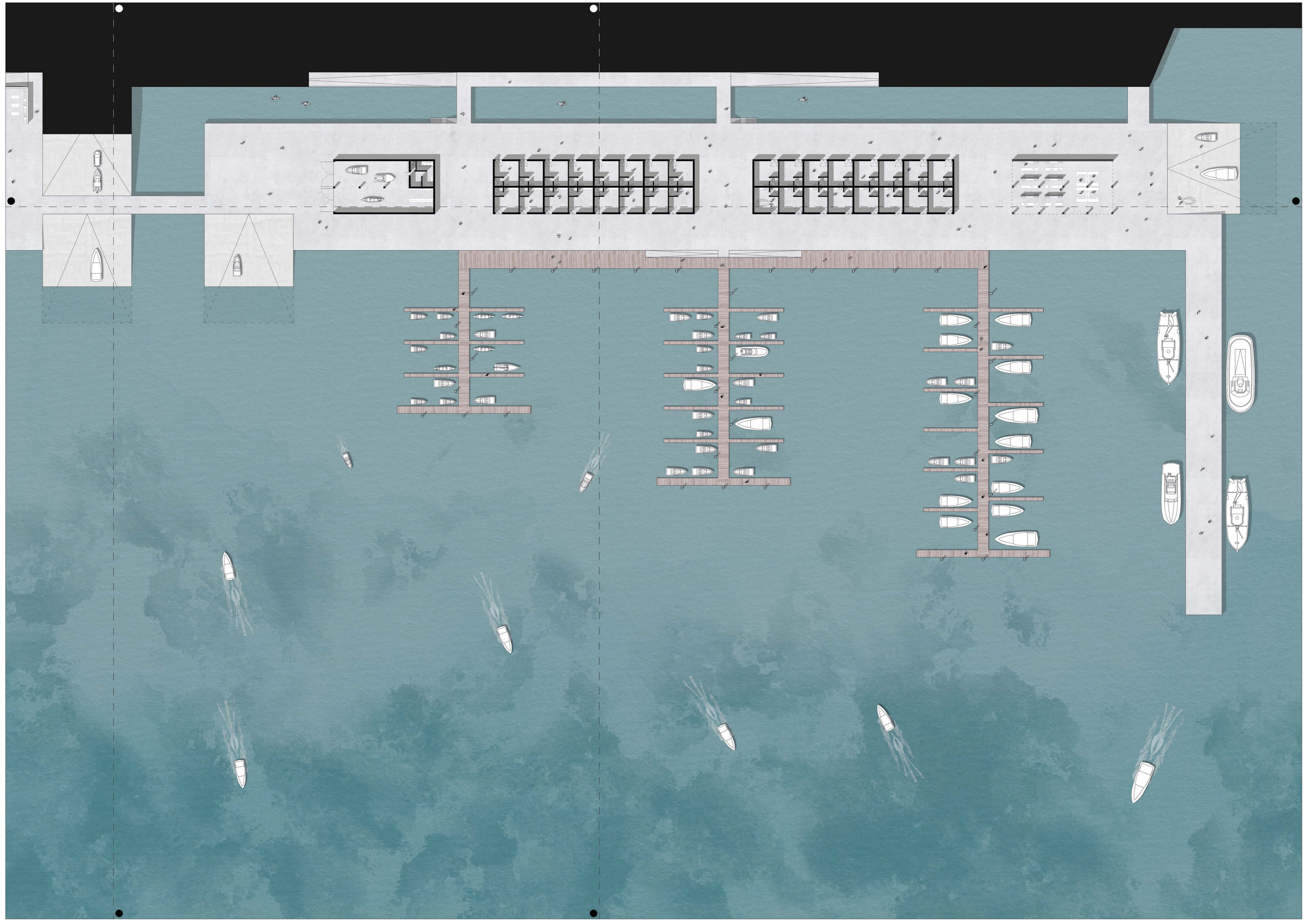


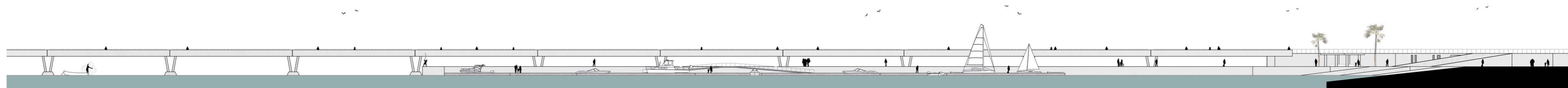
17
Zona de Antula
-Estação de BRT
-Turismo de Natureza (Mangais, Hovercraft e Balões de ar quente)
-Habitação
Piotr Mrówczyński



18
Zona de Antula
-Estação de BRT
-Escola
-Habitação
Adrian Grámácki

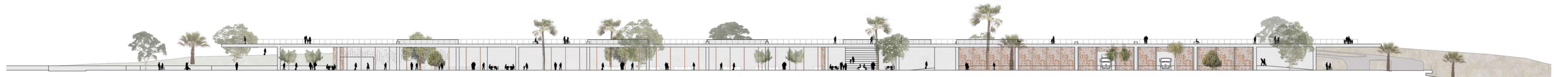


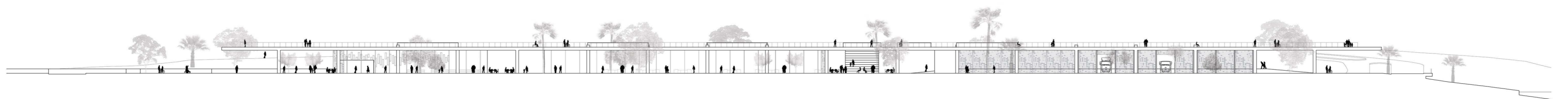
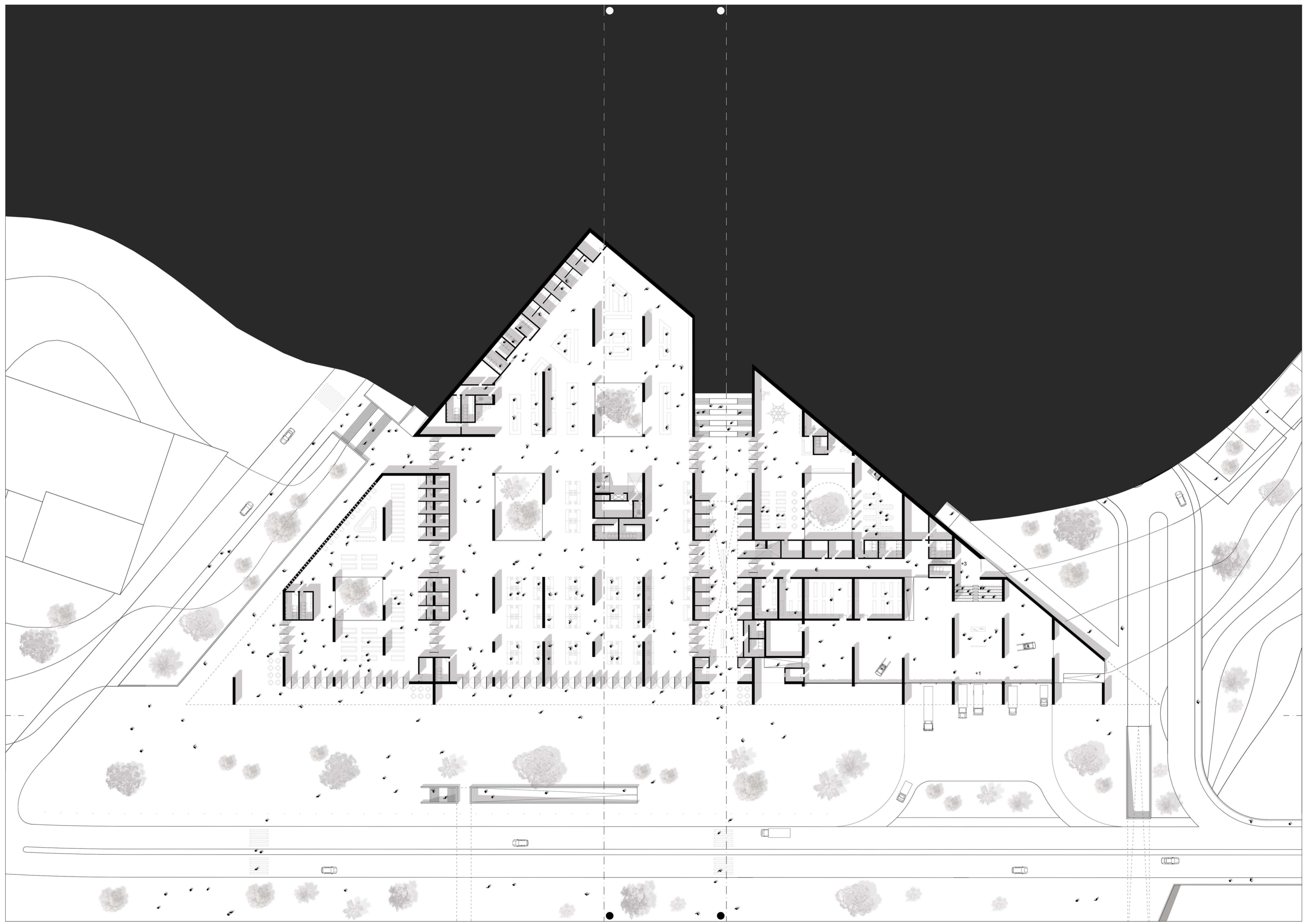






- 1- Praça de alimentação
- 2- Bancas de peixe
- 3- Bancas de produtos frescos
- 4- Balneários
- 5- Zona de acessos e IS
- 6- Área de talhos e charcutaria
- 7- Zona de recreio
- 8- Zona de cafeteria
- 9- Espaço de escritórios
- 10- Rua comercial
- 11- Sala máquinas de gelo
- 12- Sala depósito de sal
- 13- Sala de refrigeração A
- 14- Sala de refrigeração B
- 15- Armazém
- 16- Área de lota e venda a retalho
- 17- Área de cargas e descargas
- 18- Acesso à zona portuária
- 19- Acessos pedonais à zona portuária





Escala 1:350





Vista aérea do conjunto



Vista aérea da cobertura do mercado



Vista aérea da cobertura do mercado

Mercado e sua envolvente



Espaço de entrada lateral do Mercado



Fachada principal do Mercado



Fachada principal do Mercado



Espaço de acesso à zona de recreio do porto



Sob a ponte que faz a ligação da marginal com o Ilhéu do Rei



Vista para o mercado sobre a ponte que faz a ligação da marginal com o Ilhéu do Rei



Zona de articulação do porto com a área de lota e venda a retalho

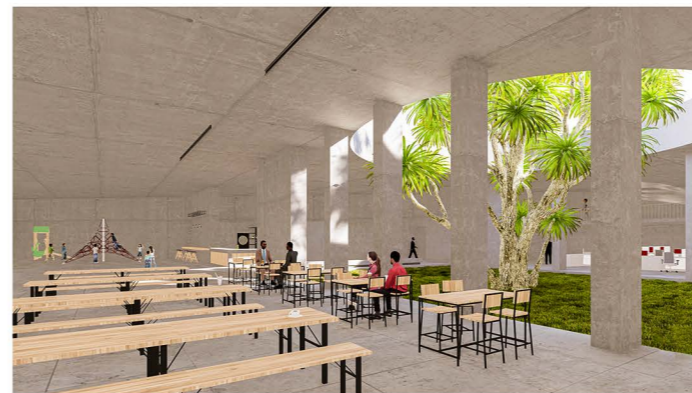


Vista para o mercado sobre a estrada-ponte que faz a ligação a Cumeré

Espaços interiores do mercado



Rua interior de comércio



Espaço de cafeteria



Espaço de restauração



Espaço de restauração



Espaço de comércio de peixe



Espaço de comércio de peixe



Área de lota e venda a retalho



Espaço de comércio de frutas e legumes

Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Cobertura do mercado



Cobertura do mercado - Espaço de acesso



Vista aérea da marginal