

A INTERVENÇÃO EM ESPAÇO URBANO NA CIDADE DE BISSAU GUINÉ-BISSAU

O PROJETO URBANO NUMA NOVA RENOVAÇÃO TERRITORIAL

FRANCISCO MÁRIO MENDES

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador: Professor Dr. Rui M. T. Braz

com a colaboração: Arq. Rafael Sousa Santo

Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura
apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade
do Porto.

Porto 2021

A Mãe,
A Jane Silva,

Agradecimentos

Aos meus primos, Amissão Mendes e Dr. Óscar Umabano, por todo apoio, a Jane Silva, pela parceria e companheirismo, a todos os professores e mentores que tive a sorte de cruzar o caminho, ao Professor Dr. Rui Braz e Arq. Rafael Sousa Santos pela orientação.

Siglas e Abreviações

Siglas e abreviações

CMB. Câmara Municipal de Bissau

GUC. Gabinete de Urbanização Colonial

ICAT. Iniciativas Culturais Artes e Técnicas

OARGB. Ordem dos Arquitetos da República da
Guiné-Bissau

ONU. Organização das Nações Unidas

PAIGC. Partido Africano para a Independência da
Guiné e Cabo Verde

PGU. Plano Geral de Urbanização

RGB. República da Guiné- Bissau

UDIB. União Desportiva Internacional de Bissau

Figura: 01- Bissau colonial e moderna, Vista geral do Cais do Porto de Bissau. c.1950



“A Claridade e a utilidade da arquitetura dependem do comprometimento na complexidade das transformações que cruzam o espaço”.¹

1. SIZA, Álvaro.
01 textos, p. 45

Resumo

Os processos de urbanização estão diretamente relacionados com a ideia de urbanidade social, de tal forma que qualquer intervenção deveria implicar um reconhecimento aprofundado dos modos de habitar de uma determinada população: como esta vive e sente a cidade.

A cidade de Bissau, da República da Guiné-Bissau (RGB), tem-se desenvolvido em dois caminhos concorrentes: o caminha da “cidade formal” e o da “cidade informal”. Na segunda metade do séc. XX, sobretudo no período pós-independência, as crises políticas e económicas impossibilitaram um desenvolvimento urbano integrado e regulado, tendo como consequências a desqualificação de espaços, a tensão entre funções e usos, e particularmente, as irregularidades no sistema de mobilidade e acessibilidade.

Com esta dissertação pretende-se elaborar uma proposta de intervenção para a cidade de Bissau, sustentada por uma análise aprofundada do seu contexto urbano, partindo da leitura dos registos históricos ao reconhecimento direto da condição atual. A intervenção centra-se na Marginal do Rio Geba, por se reconhecerem nessa área potencialidades para a valorização do ambiente urbano e social e para a harmonização entre realidades formais e informais, passando a funcionar como eixo organizador e estruturador dos diversos elementos que constituem a cidade de Bissau.

Porto 2021

Palavra-chave: regeneração urbana, relações, conexões e desconexões da cidade Bissau.



Figura: 02- Bissau
colonial e moderna, A
Marginal de Bissau/ Praça
de S. José. c. 1969

Abstract

The urbanization processes are directly related to the idea of social urbanity, in such a way that any intervention should imply a deep recognition of the ways of living of a certain population: how they live and feel the city.

The city of Bissau, Republic of Guinea-Bissau (RGB), has developed in two competing paths: the “formal city” and the “informal city”. In the second half of the century XX, especially in the post-independence period, the political and economic crises made an integrated and regulated urban development impossible, with the consequences of disqualifying spaces, the tension between functions and uses, and particularly, irregularities in the mobility and accessibility system.

This dissertation intends to elaborate an intervention proposal for the city of Bissau, supported by an in-depth analysis of its urban context, starting from the reading of historical records to the direct recognition of the current condition. The intervention focuses on the Marginal do Rio Geba, as it recognizes in this area potential for enhancing the urban and social environment and for harmonizing formal and informal realities, starting to function as an organizing and structuring axis of the various elements that make up the city from Bissau.

Oporto 2021

Keyword: urban regeneration, relations, connections and disconnections of the city Bissau.



Figura: 03- Bissau colonial e moderna, Av. Amílcar Cabral. c. 1968

Sumário

INTRODUÇÃO

Objetivos
Metodologia
Objeto de Estudo

01- ENQUADRAMENTO HISTÓRICO E URBANÍSTICO

1.1- Caracterização prospetiva

1.1.1- Contextualização Histórica
1.1.2- Arquitetura Colonial 1944/1974
1.1.3- Arquitetura pós-independência 1975/2020

02- VISITA A BISSAU- REPÚBLICA GUINÉ-BISSAU

2.1- Caraterização prospetiva

2.1.1- Problemas
2.1.2- Carências
2.1.3- Potencialidades
2.1.4- Considerações Finais

03- ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO - MARGINAL

3.1- Estudo de Caso

3.2- A narrativa do projeto

3.2.1- Objetivos Programáticos
3.2.2- Acessibilidade e Mobilidade
3.2.3- Caraterização Morfológica & Construtiva
3.2.4- Justificação da Solução Proposta
3.2.5- Considerações Finais

4- Conclusão

5- Bibliografia

6- Índice de Figuras

7- Anexos

INTRODUÇÃO

Objetivos

Metodologia

Objeto de Estudo



Figura: 04- Bissau
colonial e moderna, Vista
Aérea da Cidade de
Bissau. c. 1964

INTRODUÇÃO

Objetivos

É interessante quando optamos por estudar um lugar que nos traz de volta aos momentos da nossa infância, mas não foi apenas essa a razão que me motivou estudar a cidade de Bissau, RGB. Foi pela curiosidade de querer compreender a sua evolução no contexto urbanístico e arquitetónico.

Bissau apresenta três fases distintas de desenvolvimento urbano: a primeira desenvolve-se dentro de uma malha regular, aparentemente planeada com o plano de Amura que abrange toda a zona da praça S. José “Bissau-Velho”, e um segundo plano, o “plano de 1919 do Engenheiro de Minas José Guedes Quinhones, sobre uma malha retilínea regular, planeada”.² A artéria principal, a Av. Amílcar Cabral, de carácter excecional, articula estas duas malhas, fletindo num dos pontos em que as duas malhas se encontram. A inserção dessa Avenida encaixa no centro do espaço público e confere-lhe um programa distinto às demais ruas, contribuindo para o seu carácter original. Aqui, o espaço da rua é partilhado simultaneamente pelas pessoas e por veículos particulares, despertando interesse esta intercomunicação, este diálogo, e a sua interseção e articulação com as demais ruas. Na terceira fase, destacam-se as construções da cidade “informal”.

Após um olhar atento sobre a cidade, surge o interesse de estudar esses bairros “informais” de modo a combinar esses estudos com a cidade “formal”. Ou seja, a praça de S. José “Bissau-Velho”, Amura e a artéria que transpassa Porto de Bissau até ao Porto de Bandim, uma vez que a sua ramificação liga pontos excecionais da cidade, o que me dirige o foco para as principais amarrações dessa artéria, a Rua 3 de Agosto adjacente a Marginal “Rio Geba”, precisamente no porto de Pindjiguiti, Av. Amilcar Cabral e Av. de Liberdade dos Combatentes da Pátria. Por outro lado, surge o interesse em colmatar os estudos das primeiras construções primitivas e os edifícios públicos construídos na capital guineense depois da segunda guerra mundial, desde do Estado Novo como parte da “arquitetura colonial”.

2. MILHEIRO, Ana Vaz.
Guiné-Bissau-2011 p.10

INTRODUÇÃO

Metodologia

A metodologia trilhada no desenvolvimento dessa dissertação assenta em três fases: primeiro, *“In loco”*, com uma visita a RGB, precisamente à capital Bissau, com o intuito de realizar pesquisas junto as entidades locais e contactos com o arquiteto da câmara municipal de Bissau, Sr. Arquiteto Djunco Suleimane Turé, e o Arquiteto de Ordem dos Arquitetos da República da Guiné-Bissau (OARGB), Sr. Arquiteto Fernando T.P. Teixeira, que sublinha a marginal como uma zona que necessita de imediatas intervenções de modo a estabelecer as novas dinâmicas.

Na segunda fase, percorreram-se distintos percursos e diversos pontos da cidade como a praça S. José “Bissau-velho”, Amura, Porto de Bissau, Porto de Pindjiquiti, Parque Urbano, Porto de Bandim, Aeroporto Internacional Osvaldo Vieira (AIOV) e bairros “informais” (Afia, Amedalai, Antula, Bairro da Ajuda I, Bairro da Ajuda II, Bairros Bandim I, Bandim II, Belém, Calequir, Chão de Papel, Cuntum, entre outros), com o intuito de entrevistar os comerciantes ambulantes e alguns habitantes dessa cidade “informal”. Por outro lado, realizaram-se um levantamento fotográfico e esboços de alguns pontos importantes na cidade.

Após um olhar mais atento e uma análise geral da primeira e segunda fase, permitiu-se construir um conhecimento base da cidade de Bissau e a compreensão de diversos cenários como a diversidade cultural, a urbanidade e alguns pontos caraterísticos desse povo.

Na terceira e última fase, após o estudo de casos relacionados, são desenvolvidas duas propostas de intervenção para a cidade de Bissau. A primeira assenta na acessibilidade e mobilidade, a segunda na narrativa do projeto, ou seja, com objetivos programáticos, caraterização morfológica e construtiva, “programa” e justificação da solução “proposta”, porventura centra-se na marginal, Porto de Bissau, Porto de Pindjiquiti, Praça S. José “Bissau-Velho”, transbordando pela Rua 3 de Agosto até ao Parque Urbano e Porto de Bandim, uma vez que as ramificações destes apontam para pontos excecionais na cidade e também relações entre as artérias que confluem nas distintas malhas da cidade tanto “formal” como “informal”.

INTRODUÇÃO

Objeto de Estudo

3. C. M. Bissau. plano estratégico da cidade de Bissau. c. 2009

“A República da Guiné-Bissau, é um país tropical na costa atlântica ocidental de África, delimita-se a norte com o Senegal, a sul e leste com a Guiné Conakri e a oeste com o oceano atlântico. O país privilegia de uma área de 36,125 km² e 83 ilhas e ilhéus. Bissau localiza-se na região centro de Guiné-Bissau, e é sede de um município com 384,960 habitantes”³, integrado num ponto central que permite fácil articulação de vetores, tanto marítimos como terrestres. E também limitada a sul por uma extensão de águas designada Rio Geba, delimitada com a freguesia Oio a nascente, e Biombu pelo poente e Safim a Norte.

4. as ilhas desempenham um papel importante a nível do turismo e ambiental.

A população e as suas vivências da região, desenvolveram várias atividades económicas associadas à pesca, à produção de castanhas de caju e à produção agrícola que têm vindo a sofrer progressivas alterações. Interligado com a água, associada a uma paisagem de grande riqueza natural que contorna o meio urbano, este que possui ainda potencial para outras diversas atividades económicas ainda não exploradas.⁴ O seu porto marítimo e aeroporto são as únicas infraestruturas de movimentação de carga no país e desempenham um crucial papel em diversos ramos industriais.

INTRODUÇÃO

Objeto de Estudo



Figura: 05-
Carta Militar R. Guiné-
-Bissau, CMB. c. 1978

INTRODUÇÃO

Objeto de Estudo

Figura: 06- Bissau-
Tabanca/ Aldeia de Intim.
c.1915



Figura: 07- Bissau-
Tabanca/ Aldeia. c. 1915



INTRODUÇÃO

Objeto de Estudo



Figura: 08- Rua ferente
ao restaurante Solmar.
c. 1971



Figura: 09- Bissau
colonial e moderna, Praça
de S. José/ B. Velho.

INTRODUÇÃO

Objeto de Estudo

Figura: 10- Monumento
ao Esforço da Raça,
Praça do Império (atual
praça dos heróis).



Figura: 11- Amura
Amuralha c. 1969



Objeto de Estudo



Figura: 12- Aeroporto de Bissau, Vista da aerogare e torre de controle



Figura: 13- Cais, Porto de Bissau e Pindjiquiti.
c. 1969

ENQUADRAMENTO HISTÓRICO E URBANÍSTICO

1.1- CARACTERIZAÇÃO PROSPETIVA

Contextualização Histórica

Arquitetura Colonial 1744/ 1974

Arquitetura pós-independência 1975/2020



Figura: 14- Praça
Honório Barreto e Hotel
Portugal.

Contextualização Histórica

5. C. M. Bissau. plano estratégico da cidade de Bissau. c. 2009

6. BARRETO, João
1938 História da Guiné-Bissau.

7. MILHEIRO, Ana Vaz.
Nos Trópicos sem Le Corbusier. p. 247

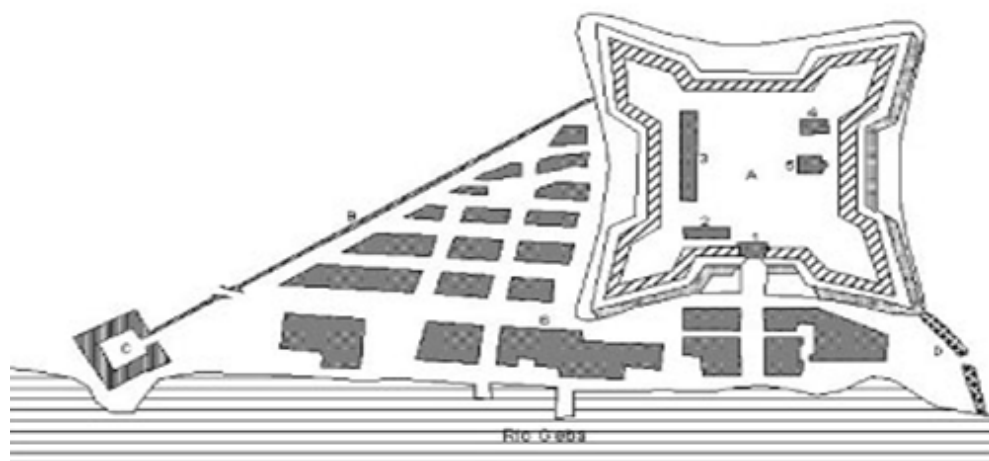
Bissau localiza-se no estuário do Rio Geba, na costa atlântica. A sua conformação desenvolve-se sobre um relevo muito baixo que se eleva no sentido noroeste até ao planalto de Bissalanca.

A história de Bissau enquanto cidade, começa em 1744 com a fundação da “Fortaleza de Amura e Bissau-Velho pelos Portugueses e batizada como Praça de S. José”⁵ em homenagem ao rei que ordenou a sua construção.

“Essa construção inicial não terá passado de um estado precário, sendo abandonada no início do século XVIII. A sua reconstrução ocorreu a partir de 1753 com desenho de Manuel de Vinhais Sarmento, e posteriores alterações de Manuel Germano da Mota, em 1766. É uma fortificação regular, em alvenaria de pedra, de configuração quadrada, com cerca de 150 metros de lado, e atingindo mais de 7 metros de altura do lado do rio Geba. Corresponde a um período tardio do sistema abaluartado, reconhecível no grande desenvolvimento dos baluartes e nos ângulos obtusos entre estes e as muralhas. A configuração atual deve-se a reparações e restauros ocorridos entre 1858 a 1860, e mais recentemente na década de 1970”.⁶

Apesar da sua dependência da Província de Cabo Verde, Bissau fora antes por duas vezes capital do distrito da Guiné Portuguesa em 1836 e 1915. Entre estes dois períodos em 1855 uma comissão municipal foi constituída e em 1859, “Bissau é elevado a estatuto de vila, mas que não deu grande impulso ao desenvolvimento urbano, reforçando somente a sua importância económica”.⁷ Entretanto em 1879, quando deixa de depender administrativamente de Cabo-Verde, passa a ser considerada província da Guiné Portuguesa, e a capital é transferida para Bolama. A 9 de Dezembro de 1941, a capital será definitivamente instalada em Bissau.

Contextualiza- ção Histórica



- | | | |
|-------------------|--------------------------|----------------------|
| A Forteresse | 1 Maison du Gouverneur | 4 Entrepôt des armes |
| B Muraille | 2 Logement des officiers | 5 Eglise |
| C Fort Nazolini | 3 Hopital et Garnison | 6 Bloc d'habitations |
| D Petite muraille | | |



Figura: 15- Carta Militar -Bissau, Plano da praça de S. José, protegida pela muralha.

Contextualização Histórica

Durante dois séculos, Bissau não foi outra coisa mais do que um entreposto comercial, recinto fechado e amuralhado apenas com algumas casas de comerciantes, todas de barro e taipa.

A expansão urbana de Bissau acontece de forma gradual, durante a qual se salientam vários momentos: em 1914 com o desmantelamento da muralha fazendo com que a Praça de S. José se abrisse para o resto do território.

Em 1919, o engenheiro de minas José Guedes Quinhones traçou um plano da nova Cidade de Bissau, onde salienta o processo de monumentalização do espaço urbano contextualizando a sua consolidação para lá do perímetro primitivo. Assentando assim na hierarquização de avenidas ortogonais, a partir do eixo principal da Av. Amílcar Cabral, e termina na Praça dos Heróis Nacionais, onde se implanta o palácio do governo.

“Em 1941, Bissau passa a ser capital da Guiné-Bissau. O Estado Novo aprova, nove anos depois, um novo plano, da responsabilidade do Gabinete de Urbanização Colonial (GUC), com sede em Lisboa, que reforça a estratégia urbana preexistente. O atual núcleo histórico coincide portanto com o desenho de Quinhones. Bissau mantém assim uma escala urbana singular. O centro da cidade constrói-se em poucas décadas, entre os anos trinta e setenta, facto que lhe confere uma excecional uniformidade patrimonial.”⁸

8. MILHEIRO, Ana Vaz.
Guiné-Bissau-2011. p.10

9. A Av. Amílcar Cabral é a avenida principal da malha de 1919 “cidade formal”, cujas extremidades são o Porto de Pindjiquiti e a praça dos heróis nacionais adjacente ao palácio presidencial e a sede do PAIGC. Na saída do porto, no lado direito, encontra-se o ministério da justiça, inspirado na arquitetura Greco-Latina. No plano Horizontal à direita desta edificação, destaca a artéria que termina na fortaleza de Amura, no quarteirão adjacente a essa encontra-se, a Sé Catedral de Bissau construída em 1945, da autoria do arquiteto João Simões e o atual Hotel Coimbra & SPA. Em frente à Catedral salienta o edifício dos correios construído em 1955.

Contextualização Histórica

“Até que em 1913 o Governador Carlos Pereira demoliu o muro asfixiante. Bissau passava agora a não conhecer outros limites, além da barreira do mato impenetrável que na sua frente se levantava. E não teve mais descanso. Rasgam-se clareiras e abrem-se ruas através dos matagais. Em 1914 é cidade e tem o primeiro plano de urbanização. Aumentam dia a dia os edifícios.”¹⁰

10. C. M. Bissau.
Regulamento Geral das
Edificações Urbanas. c.
2013

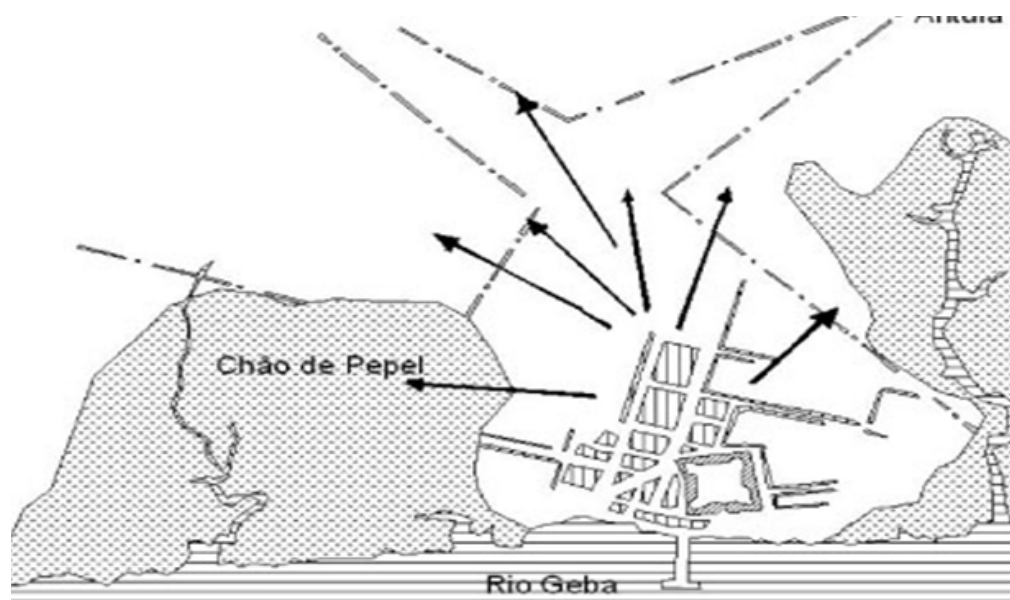


Figura: 16- Carta Militar
-Bissau, Plano da
expansão urbana partir da
praça de S. José.

Arquitetura Colonial 1744/ 1974

No que concerne a arquitetura, Guiné-Bissau apresenta a arquitetura distinta dos países da África Subsariana, por exemplo a formação de Cacheu, 1588 e a fortaleza de Amura.

Na segunda metade do século XX, o GUC, foi criado durante a 2ª Guerra Mundial por Marcelo Caetano, “ministro das colónias”, e desenvolveu projetos urbanísticos e arquitetónicos destinados à República da Guiné Bissau, precisamente à cidade de Bissau, o que levou a uma conformação e transformação territorial significativas.

Manuel Maria Sarmiento Rodrigues foi governador da Guiné entre 1945 - 1948, gerou uma forte consequência cultural do desenvolvimento que promovia no antigo território colonial. Posteriormente tornou-se o ministro do ultramar, entre 1950 - 1955, e ficou conhecido como um reformador no domínio da política colonial.

Sarmiento Rodrigues teve contato com a Guiné numa altura que o GUC já contava com os primeiros profissionais que tinham a experiência no domínio dos projetos para as regiões tropicais. Destacavam-se João Simões, que era um membro de referência do Iniciativas Culturais Artes e Técnicas (ICAT) que depois foi o diretor de revista *Arquitetura* e teve dois projetos representativos a seu cargo: a reformulação da Sé Catedral de Bissau (1945) projeto original de Vasco Regaleira (1942) adaptado posteriormente por Paulo Cunha em (1946). As intervenções de reconstrução do edificado de Bissau eram constantes, eram justificadas por questões financeiras ou técnicas ou até mesmo por causa das qualidades a que foram feitas.

12. A ponte de Ensalmó foi feita com a supervisão do engenheiro Humberto Lopes também faz várias obras durante a presença dos colonos.

Sarmiento Rodrigues priorizou as grandes infraestruturas, mas também teve atenção as obras de pequena escala. A sua presença ficaram associadas a Ponte de Ensalmó¹² ligando extremidades, o Porto de Bissau ao aeroporto de Bissalanca, que da mesma forma facilita a comunicação rodoviária na colónia, onde tinha “mais de 2500 m de estrada. A travessia fazia-se por jangadas. Em 1945 foi construído as bancadas e cobertura do atual estádio Lino Correia”.¹³

13. MILHEIRO, Ana Vaz. *Nos Trópicos sem Le Corbusier*. p. 247

Arquitetura Colonial 1766/ 1974



Figura: 17- Sé
Catadral de Bissau.
c.2020

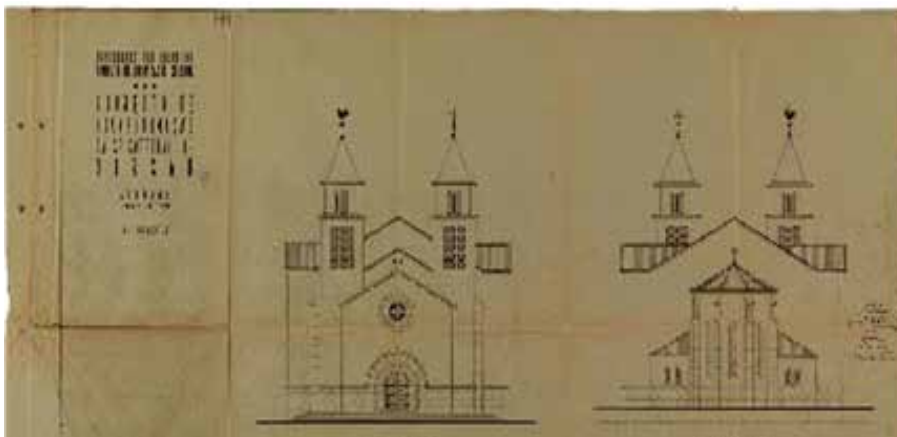


Figura: 18-
Transformação da Sé
Catadral de
Bissau, João Simões,

Arquitetura Colonial 1744/ 1974

Dos vários acontecimentos determinantes durante o governo do Sarmento Rodrigues, destaca-se a submissão e aprovação do plano geral de urbanização da cidade de Bissau em 1948, que acabou por substituir o anterior feito por Eduardo José Pereira da Silva em 1942 que foi realizado um tempo depois da criação da capital do país.

14. MILHEIRO, Ana Vaz.
Nos Trópicos sem Le
Corbusier. c. 1949. p.574

“A informação que o GUC acumula sobre a realidade colonial e na qual baseia as suas propostas apoia se inicialmente no trabalho prospetivo que missões, como a brigada já citada de Paulo Cunha, desenvolvem”.¹⁴

15. MILHEIRO, Ana Vaz.
Nos Trópicos sem Le
Corbusier. p.239

Em 1945, o gabinete começou a criar as suas próprias ideias, traçando novas metas e foram surgindo críticas acerca da implantação e conformação da capital (Bissau), “num lugar tão desfavorecido e pantanoso”¹⁵ e também críticas sobre alguns centros populacionais criados pelos portugueses durante a colonização. Entretanto, houve uma melhoria na construção, foram abertos dois novos pavilhões do mercado municipal e a conformação do cais de Pindjiquiti, a melhoria da iluminação pública e a recolocação do matadouro e cemitério e também uma enorme necessidade de melhoria na educação e no funcionamento do hospital central. No mesmo projeto e referida a necessidade de demolição da Praça S. José “Bissau-Velho”, que se encontra em ruínas deixando apenas as importantes ruas comerciais.

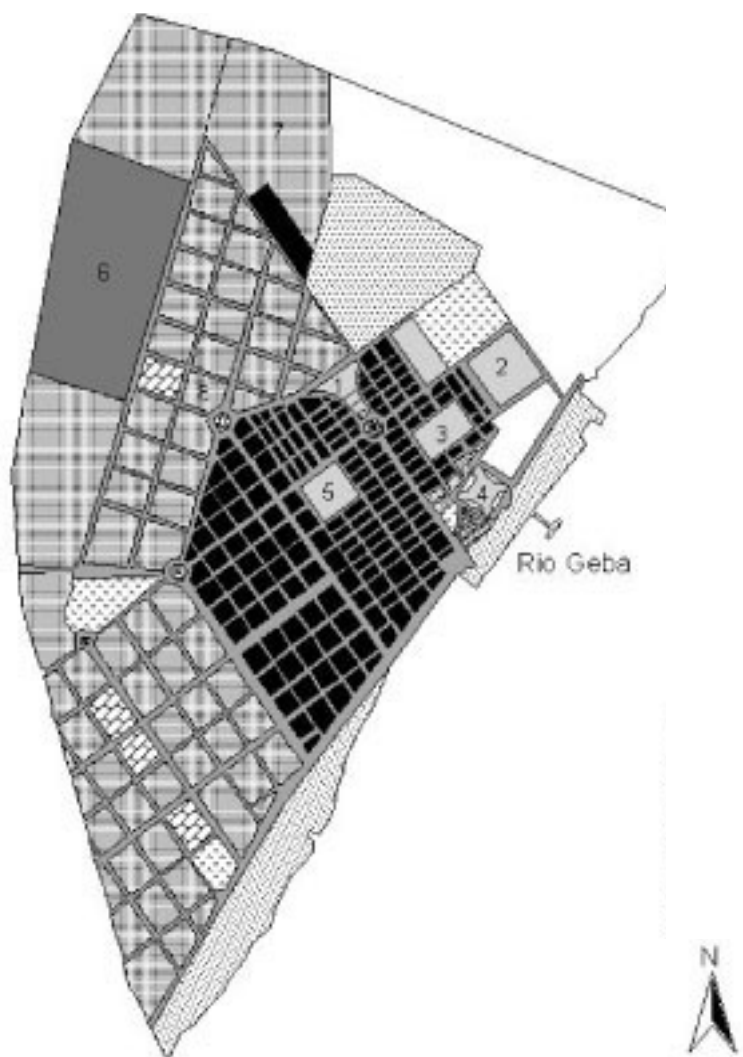
A arquitetura guineense tem como referente os modelos da arquitetura Portuguesa, neste caso uma “arquitetura de representação”.¹⁶ Até aos dias de hoje, vê-se a imagem de estereótipos da construção portuguesa que de uma forma ou de outra, garante uma ligação afetiva à metrópole, embora estas novas construções esteja se adaptando as novas formas e tendo mais eficácia por causa do clima e face às demais exigências.

16. A luta colonial reforçou a permanência dos militares no território guineense, isso levou os colonos a mudar de estratégia, sendo assim os militares reforçaram a construção de casas adequadas para cada grupo étnico, criando assim novas formas de organização rural e construindo escolas e cercas sanitárias.

Arquitetura Colonial 1766/ 1974

“Em 1941, fazem-na capital da Guiné. Já então possuía bairros novos, muito para além das vistas da velha Fortaleza abandonada. A área do plano de urbanização de 1914 e do foral de 1923 torna-se cada vez mais escassa.”¹⁷

17 . C. M. Bissau.
Regulamento Geral das
Edificações Urbanas. c.
2013



“MENDY,” 2006:74.
(fonte original: CC jr.
Planeamento urbano.
Habitação e Autocons-
trução Experiências com
urbanização de bairros na
Guiné-Bissau, Delft:
Universit  de
Technologie 1993)”

- 1 Palais
- 2 Cimet re
- 3 Hopital
- 4 Forteresse
- 5 Stade
- 6 Granja (ferme)
- 7 Santa Luzia
- 8 Quartier r sidentiel

Figura: 19- Plano Urbano
aprovado em 1948.

Arquitetura Colonial 1766/ 1974

“MANDOVI”. Cartografia 1949. Restituição dos serviços cartograficos do exercito. (fonte CMB, Luis Graça- Subsídios para a História da Guerra coloneal).

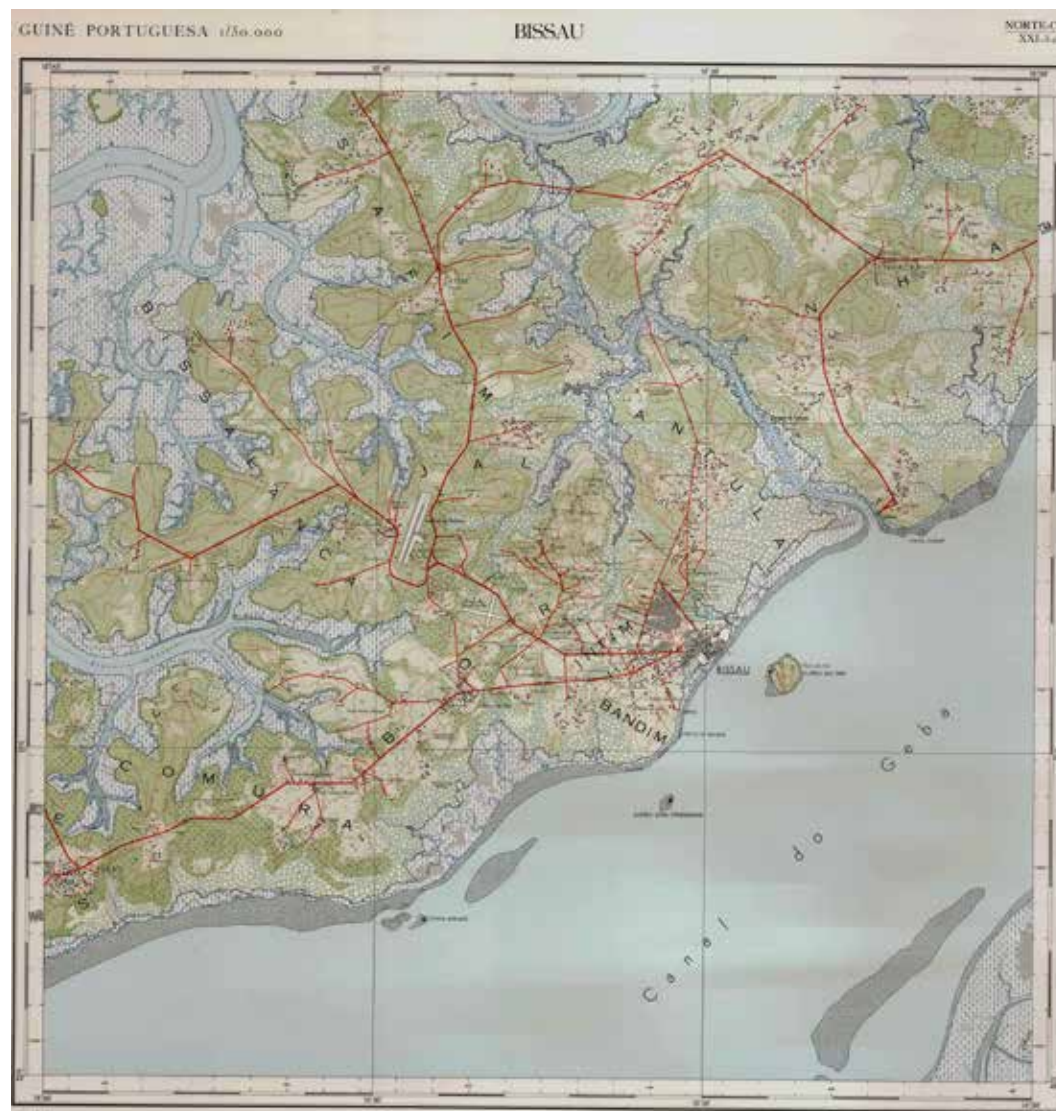


Figura: 20- Guiné- Portuguesa. Cf. Levantamento efectuado em 1952 pela Missão Geo-Hidrográfica da Guiné- Comandante e oficiais do NH.

Arquitetura Colonial 1766/ 1974



Figura: 21- Cf. Planta de
implantação. Trabalho nº
194, c.1948

Arquitetura Colonial 1766/ 1974

A - Projetos realizados pelo GUC – (1945-1949)

- 1- Palácio do Governo
- 2- Sé Catedral de Bissau
- 3- Escola das Missões Católicas
- 4- Mercado Municipal
- 5- Hospital de Bissau

B- 1950- 1959 (Projetos realizados pelo GUU/DSUH)

- 6- Edifício dos CTT
- 7- Palácio de Tisiologia
- 8- Estação meteorológica da Guiné- Bissau
- 9- Pavilhão Central do hospital de Bissau
- 10- Candeeiro do Palácio do Governador
- 11- Sport Lisboa de Bissau
- 12- Liceu de Bissau

C- outros projetos não datados (até 1974)

- 13- Museu biblioteca e arquivo histórico
- 14- Monumento ao espaço da raça
- 15- Associação comercial industrial e agrícola da Guiné (IP)
- 16- Cinema UDIB (iniciativa privada)
- 17- Administração civil
- 18- Alfandega
- 19- Edifício de funcionários públicos dos CTT¹⁸

18. MILHEIRO, Ana Vaz.
Arquitetura em Bissau e
os Gabinetes de Urbaniza-
ção Colonial 1944-1974.

Arquitetura Colonial 1766/ 1974



Figura: 22- Palácio do Governador.



Figura: 23- Associação Comercial Industrial e Agrícola da Guiné (atual sede do Partido Africano Independência de Guiné e Cabo Verde)

Arquitetura Pós-Independência 1975/2020

19. MILHEIRO, Ana Vaz.
Nos Trópicos sem Le
Corbusier. c. 1949. p.574

Na pós-independência, Bissau sofreu uma mutação drástica na construção “informal,” em que a população tinha unicamente o objetivo de obter um abrigo. Uma vez que os técnicos não aceitaram a ideia de demolição, criaram-se projetos de regularização/ melhoria dos assentamentos urbanos densificados pela população oriundas em especial do interior do país. Nestas destacam-se tipos de construções que vão desde as habitações primitivas tipo indígena com “estrutura da habitação tradicional”,¹⁹ de taipa coberta por colme ou zinco, e as construções de blocos feitas de argila seca ao sol. Os técnicos do GUC manifestaram as suas preocupações acerca das conformações dos bairros, estes sem nenhum plano urbanístico ou nenhuma malha organizacional que desenhasse a ramificação das ruas e as suas pavimentações. Denota-se também a falta de espaços de lazer, zonas verdes e de rede de distribuição de esgoto e de águas.

Bissau regista um crescimento acentuado da população urbana, que vinham do interior em busca de melhores condições de vida e de um emprego que não existe, dando assim a consolidação de bairros sociais nas áreas periféricas a volta da cintura urbana, ou seja, do plano de 1919 e promovendo a ocupação habitacional espontânea através de construção precária, sem infraestruturas de saneamento básico e equipamentos públicos.

20. C. M. Bissau. plano
estratégico da cidade de
Bissau. c. 2009

“A repartição da população a nível dos bairros não é homogénea, se considerarmos os bairros periféricos tais como o Bairro Militar, Madina, Quelelé, etc., tanto pela sua superfície como pelo número da população que alberga, comparativamente aos bairros mais pequenos como os de Sintra ou Belém”.²⁰

21. C. M. Bissau. plano
estratégico da cidade de
Bissau. c. 2009

Como foi referido, a conformação da cidade de Bissau dá-se a partir do núcleo inicial constituído pela fortaleza e Praça de S. José, cuja sua evolução transborda de uma superfície de “110 ha para cerca de 77 km², que corresponde hoje à superfície do SAB, entretanto o PGU de Bissau aprovado em 1996 abrangendo uma área de aproximadamente 5.000 ha”²¹

Arquitetura Pós-Independência 1975/2020

Apesar do crescimento acentuado dos Bairros que se verifica na cidade de Bissau, a sua orgânica a nível de funções públicas não sofreu grandes alterações em termos estruturais, em comparação com a cidade colonial, mantendo ainda, assim como no passado, as suas funções de centro administrativo e de concentração do poder central, de atividades comerciais, económicas e garantindo ainda as principais ligações com o exterior através do porto de Bissau e aeroporto.

Deve-se referir que cerca de 90% da população de Bissau se concentra nos bairros periféricos, introduzindo uma alteração significativa nas paisagens anteriormente dominadas por espaços verdes naturais ou cultivados, hoje transformadas em precárias massas habitacionais.

“Estimativas apontam para a cidade de Bissau, que ocupa 3% do território nacional, uma percentagem de 25,3% da população nacional. Os recenseamentos de 1950, 1979 e de 1991 já mostravam uma intensificação do processo de migração da população em direcção a Bissau fazendo com que esta se inclua na zona de migração acelerada com cerca de (4,7%) que ultrapassa largamente o crescimento anual, da população considerada à volta de 1,9%”.²²

22. C. M. Bissau. plano estratégico da cidade de Bissau. c. 2009



Figura: 24- Rua Principal de Bairro de Ajuda.

Capítulo 02

VISITA A BISSAU - REPUBLICA GUINÉ-BISSAU

3.1- CARACTERIZAÇÃO PROSPETIVA

Desafios

Carências

Potencialidades

Quadro-Síntese

Considerações Finais



Figura: 25- passeio na
marginal de Bissau.
c. 1968

Desafios

Figura: 26- Aeroporto Internacional Osvaldo Vieira. c. 2020



Figura: 27- Feira de Bandim. Vista do Passadiço. c. 2020



Desafios



Figura: 28- Praça dos Mártires (Mão de Timba), c. 2020



Figura: 29- Exterior do Estádio 24 de Setembro c. 2020

Desafios

No desenvolvimento de uma proposta de intervenção para a Cidade de Bissau, realizou-se uma visita de quarenta e cinco dias a RGB, nos quais se percorreram distintos percursos, que permitiram um conhecimento base da cidade de Bissau.

A chegada a Bissau, à saída do aeroporto, sente-se imediatamente a falta de elementos capazes de nos redirecionar e orientar sem auxílio de mapas. Ao chegar à feira de Bandim, denota-se uma noção de centralidade, que na realidade não são centros. É apenas pontos de convergências de pessoas e atividades, e isto, pela Av. da Liberdade dos Combatentes da Pátria sem qualquer percurso coerente adjacente a este desde o Aeroporto. Observa-se diretamente a realidade de um todo que se verificou em partes inadequadas ao meio em que se insere, conhecido por feira de Bandim e tradições locais associadas à barracas, ao porto de Bandim à pesca, a marginal do Rio Geba, ao Império e a alguns pontos na cidade.

Depois da conversa com o Arquiteto da Câmara Municipal de Bissau (CMB), Senhor Arquiteto Djunco Suleimane Turé, realizou-se um percurso de transporte motorizado que permitiu adquirir uma perspetiva mais precisa. Desenvolveu-se um percurso a partir do Aeroporto até pelo meio urbano mais urbanizado, que deu a conhecer este espaço, ainda muito cingido às “barreiras” físicas implantadas quer pelo homem quer pela natureza. Percorreram-se a artéria principal cujo topónimo Av. de Liberdade dos Combatentes da Pátria, a Rotunda do Império, o Monumento aos Heróis Nacionais (antigo Monumento ao Esforço da Raça), a Av. Amílcar Cabral, a marginal “Rio Geba”, precisamente a Av. Três de Agosto, até ao Porto de Bandim “Fish Market”, passando por quase todos os bairros (Afia, Amedalai, Antula, Bairro da Ajuda I, Bairro da Ajuda II, Bairro Internacional, Bandim I, Bandim II, Belém, Calequir, Chão de Papel, Cuntum, Cupelom de Baixo, Cupelom de Cima, Luanda, Mindará, Missira, Pefine, Plaque II, Pluba I, Pluba II, Reno Gambeafada, Rossio, Santa Luzia, Quelelé, Sintra-Nema, Tchada, Varela...). Fez-se notar, desde logo, uma diversidade de panoramas, desde zonas desenvolvidas a zonas de pura decadência urbana, principalmente nesses bairros, e um voltar de costas às peculiaridades que desde tempos remotos determinaram os modos de apropriação e vivências na cidade.

Desafios

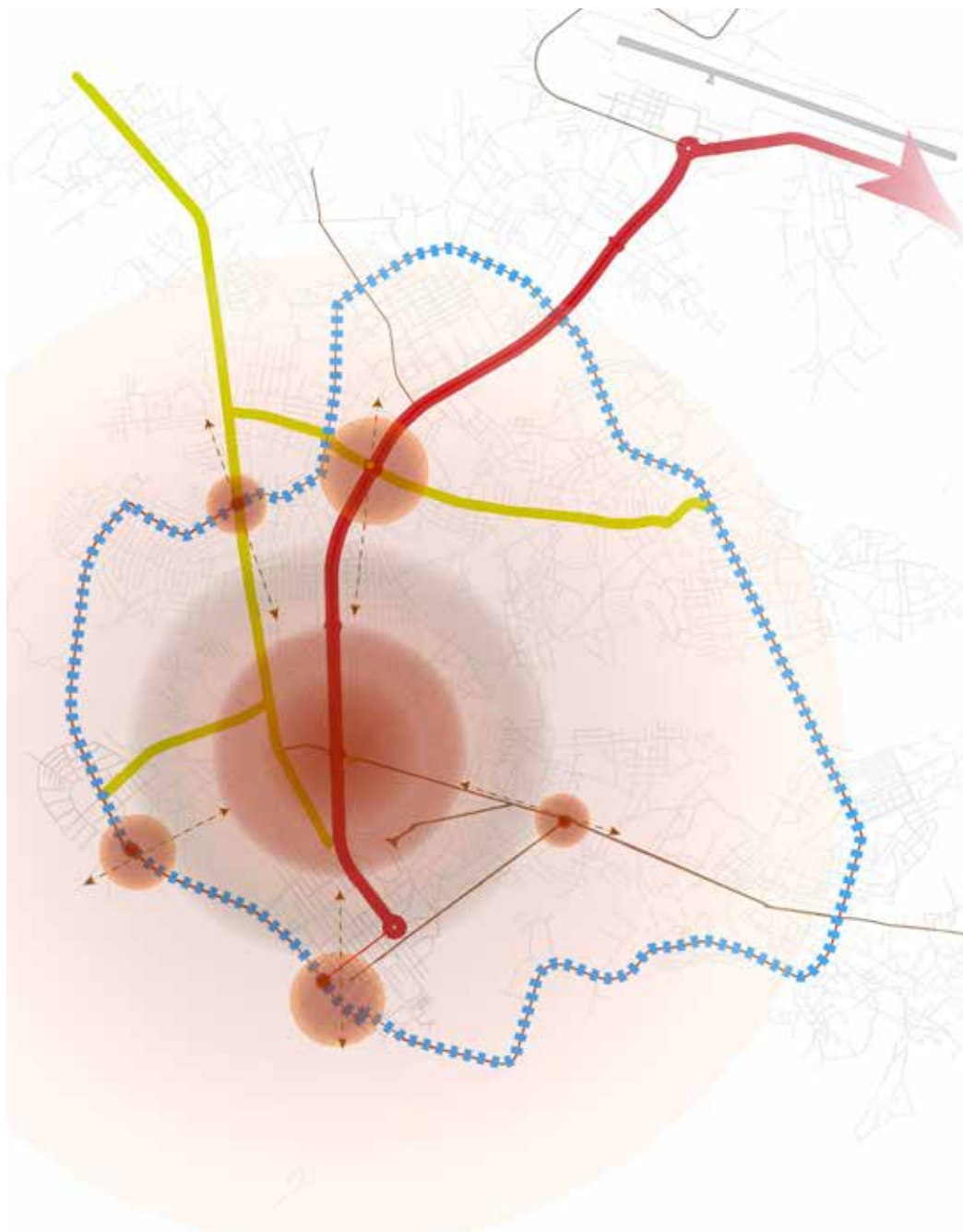


Figura: 30 -
Centralidade da Cidade de
Bissau (Feira de
Bandim). c. 2020

Legenda mapa

- | | |
|------------------------------|--------------------------|
| ■ - Av. L. C. da Patria | ■ - Novas Centralidades |
| ■ - Artéria Radial | ■ - Artérias Secundárias |
| ■ - Centralidade (F. Bandim) | |


Es. 1/50,000

Desafios

Nesta viagem, o que mais se impressionou foi o facto da ocupação urbana se encontrar quase inteiramente de costas e afastadas do Rio, a Marginal, um dos elementos de destaque que maior contribui para a caracterização de Bissau, “Marginal” que não existe, mas que quer nascer. Outros pontos que me despertaram também a atenção são as zonas de Bissau velho, a zona que abraça o Porto de Bissau, a Marginal que se estende junto ao parque urbano até ao porto de Bandim, abordado pelo senhor arquiteto da Câmara e arquiteto da Ordem dos Arquitetos da Guiné-Bissau (OAGB), Arquiteto Fernando J. P. Teixeira, como uma das zonas que necessita de intervenção de modo a estabelecer novas dinâmicas que a qualifiquem.

Durante a primeira semana apenas foi possível reconhecer os desafios gerais entre diferentes pontos da cidade e a zona a intervir. Porém, nos dias seguintes, com os percursos definidos, proporcionou-se outra visão daquilo que é Bissau.

Na terceira semana retomou-se a análise local, posterior a uma vasta análise de mapas, de planos, de imagens, de documentos, de partes de um todo que é Bissau. Percorreu-se novamente o local com a intenção de clarificar determinadas questões que foram sendo colocadas ao longo das análises e das entrevistas, e também para clarificar as ideias nos pontos e artérias capazes de gerar distintas dinâmicas que, se interrelacionando, qualifiquem Bissau.

Desafios



Figura: 31 - Porto de Bandim. Vista entre Porto à bairro ministro. c. 2020



Figura: 32- Parque Urbano. Vista sobre Edifício de Organização das Nações Unidas. c. 2020

Desafios

23. Na entrada para o porto tem três monumentos. Um é devido aos massacrados de 3 de agosto de 1959, esse massacre teve a origem na greve dos estivadores e marinheiros do porto de Bissau, que reclamavam uma melhor condição de trabalho e de salário em que foram brutalmente repreendidos acabando por resultar na morte de mais ou menos 50 pessoas (não se sabe ao certo) e mais de 100 feridos. Este acontecimento foi denominado “MASSACRE de PINDJIQUITI) e é feriado nacional, sendo uns dos momentos mais bárbaros da luta colonial. Ali encontrava-se uma grande escultura de punho de ferro negro conhecido como a “A MÃO de TIMBA” onde agora foi construído um parque infantil. Na entrada do porto ao lado esquerdo, há um outro memorial evocativo do massacre, onde foi inaugurado um busto de Amílcar Cabral entre a articulação da Av. Amílcar Cabral e a artéria 3 de Agosto.

O local que se segue à rotunda do Monumento aos Heróis Nacionais é a Av. Amílcar Cabral. Aqui, denotou-se que esta artéria é um local de pouca acção como elemento polarizador, apesar de ser o vetor com mais edifícios públicos. Ou seja, denotando-se uma total degradação do espaço significativo, o suficiente para que o local não seja agradável a quem disposto estiver a permanecer por muito tempo lá. Notou-se, aqui, que existe já uma maior valorização do indivíduo, mas o tratamento do espaço não se adequa totalmente a tal, assoberbado pela entrada e saída, através da ramificação das artérias adjacentes.

Entre o Porto de Bissau e o Porto de Pindjiquiti “Praça dos Mártires” também conhecido como “Mom di Timba”²³, localiza-se Parque Urbano, ao longo de toda Marginal, até Porto de Bandim. Entre estes elementos a distância é cerca de dois quilómetros e o tempo percorrido a pé é cerca de quarenta minutos, o que parece ser uma breve caminhada, que só pareceu mais extensa pela falta de valências e qualidade do percurso, tomando este aspeto parte da proposta que pretendo desenhar em Bissau.

O percurso segue-se ao longo da artéria três de agosto, através do estádio 24 de setembro, Bairro Zona Sete, Bandim, Belém, Bairro de Ajuda II, Missira, Brá, São Paulo, Plack I, Antula-Bono, ou seja, pela Rua Guerra Mendes “segunda cintura”, que atravessa quase todos os bairros. Este percorreu-se de motorizada em quase trinta e cinco minutos, o que equivale a um percurso mais extenso.

O percurso e as distâncias, quer seja em tempo ou em metros, são fatores importantes para o desenho de uma proposta que pretende ter em consideração o indivíduo. A verificação de descontinuidades, decadência e abandono de edifícios e espaços ao longo do trajeto realizado, determinam a necessidade de uma intervenção focada nos aspetos-chave que o meio nos anuncia para que determinadas partes de um todo que é Bissau renasçam, não para aquilo que já foram, mas para o melhor que agora podem vir a ser.

Desafios



Figura: 33 -
Rotunda de Império/
Monumento da Raça,
(atual Monumento aos
heróis Nacionais)
Vista sobre Palácio da
República. c. 2020



Figura: 34 - Av.
Amílcar Cabral, Vista
sobre banco BIG.
c. 2020

Desafios

Torna-se, ainda, necessário tomar em atenção ao peão, atualmente asfixiado pela presença excessivo do veículo automóvel no meio urbano que carece de instrumentos capazes de conciliar estas duas entidades. Os percursos são maioritariamente pensados para o automóvel nos eixos principais e outros, maioritariamente sem asfalto “terra batida”, onde algumas zonas é impossível a entrada dos veículos motorizados. O peão é colocado de parte, com a agravante da ineficiência do transporte dito “público” no meio que não permite ao indivíduo um percurso simples e aprazível de um ponto a outro. Exemplo disto é a denominação de diferentes bairros que ladeiam toda a cidade “informal”, onde existe uma sobrevalorização do automóvel em relação ao indivíduo, obstáculo que deve ser ultrapassado.



Figura: 35 - Av. da Liberdade dos Combatentes da Pátria. vista sobre Feira Caracol. c. 2020



Figura: 36 - Cidade Urbanizada e Bairros com a aproximação da malha da cidade Colonial. c. 2020

Legenda mapa

- | | |
|---|--|
| ■ - Av. L. C. da pátria | ■ - Bairros com planeamento de ruas |
| ■ - Malha urbanizada | ■ - Nova Proposta Marginal |
| ■ - Bairros informais | ■ - Rio - Geba |
| ■ - Artéria Radial | ■ - Zonas naturais |

Es. 1/50,000

Carências

24. MILHEIRO, Ana Vaz.
Guiné-Bissau-2011. p.10

Nas últimas décadas, as crises políticas e económicas afetaram de uma forma significativa todos os sectores de desenvolvimento no país, principalmente no que toca a urbanização. Ou seja, denota-se, com a falta de mobilidade, habitação e equipamentos públicos. Salienta-se, ainda um desaparecimento de determinadas atividades, um gradual afastamento entre o meio urbano e o meio natural, carecendo-se, atualmente, de elementos capazes de amarrar e articular as duas realidades. O meio urbano mais consolidado, “a malha de 1919”;²⁴ apresenta-se muito cingido a características físicas, tais como as extensões verdes, a marginal, o rio e suas ramificações, contudo, parece ignorar todas estas entidades. Bissau manifesta, ainda, espaços públicos não capazes de articular distintos modos de circulação e estar num espaço conjunto, claro e aprazível, existindo uma ocupação de elementos desconexos. Verificam-se descontinuidades, decadências, afastamentos, sendo necessária uma intervenção capaz de desenvolver um desenho estratégico que amarre todas as realidades e as coloque em diálogo.

25. Bissau-Velho “Praça de S. José”: é a primeira conformação na cidade de Bissau, já se encontra num estado degradante, fica situado ao lado do porto de pindjiquiti, e ainda mantém-se a arquitetura dos tempos coloniais as habitações em sua maioria são de dois andares, alguns eram antigos armazéns.

Observam-se, maioritariamente fora da malha de Bissau-Velho “Praça de S. José”²⁵ e plano de 1919 do Eng. De Minas, formações urbanas, aparentemente sem planeamento, essencialmente construídas aleatoriamente entre Alto Crime, Bandim, Belém, Chão de Papel, Cuntúm, Quelelé, e diversos bairros que conformam a cidade “informal”. As construções de adobe de cobertura de zinco de pouca qualidade nesses bairros menos urbanizadas de Bissau, a preponderância de construções como a sua conformação, deve-se a falta de meios e da mão-de-obra qualificada, nesta autoprodução de ocupações de espaços construtivos que acompanham os ideais da arquitetura “Vernacular Guineense”. Por outro lado, deve-se a simplificação do processo construtivo ao pós “estado novo”.

Carências

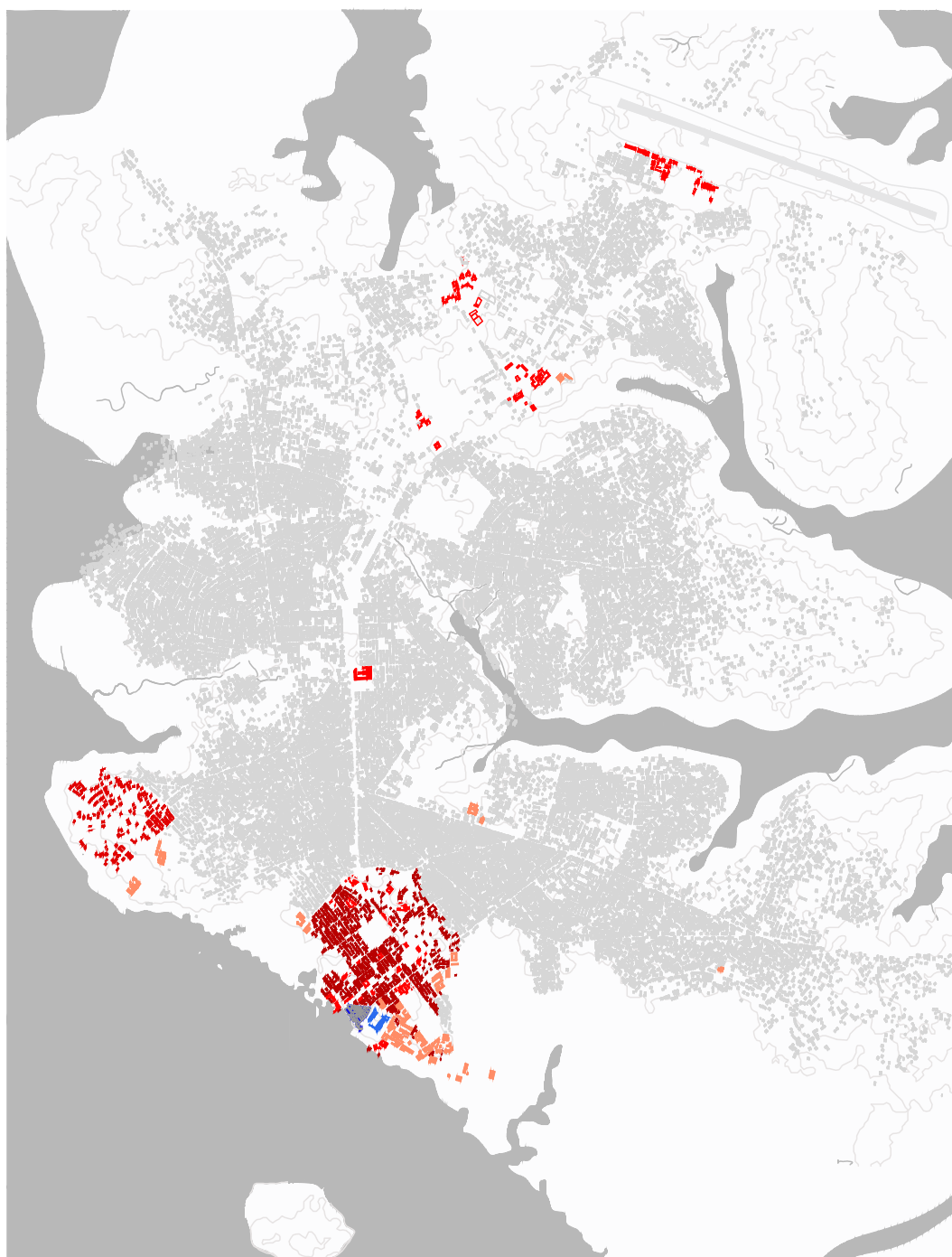


Figura: 37 - Cidade Formal e Informal
c. 2020

Legenda mapa

- | | |
|--------------------|--------------------------------|
| - Ed. Públicos | - Rio Geba e suas ramificações |
| - Malha urbanizada | - Fábricas |
| - Cidade Informal | - Zonas naturais |
| - F. de Amura | |

Es. 1/50,000

Carências

A estrutura produtiva verifica-se o retrocesso de atividades económicas no sector da agricultura “horticultura” e indústrias, a favor do comércio e restauração informal. O comércio, sobretudo informal, assumiu uma enorme importância em Bissau, sem um controlo dos espaços destinados para essa atividade e ausência de mecanismos de controlo de números estabelecimentos em diferentes pontos da cidade.

26. C. M. Bissau. plano estratégico da cidade de Bissau. c. 2009

“Denota-se a modernização e valorização dos estabelecimentos comerciais na zona histórica da cidade, antes pelo contrário tendem a desaparecer uma vez que a proliferação de cacifos e contentores na cidade foi se acentuando.”²⁶

Ou seja, isso demonstra que os níveis de empreendedorismo que lhe estão subjacentes são claramente insuficientes para potenciar, com rapidez, a modernização dos setores tradicionais na cidade de Bissau e a emergência de novas atividades indutoras da sua diversificação económica, designadamente em áreas de suporte ao turismo.

A sudoeste do porto de Bissau, e a sudeste do porto de Bandim, encontram-se edifícios coloniais em abandono, um único matadouro na cidade, que abraçam o futuro parque urbano a sul do bairro de Bandim, e que por sua vez, destaca pela sua organização desordenada e ocupações habitacionais, convertida em feiras como a “Feira de Bandim”, onde se posicionaram alguns edifícios cujas inspirações derivam do islamismo, como a farmácia Sónia e alguns edifícios de usos mistos. Estes que abraçam a Av. da Liberdade dos Combatentes da Pátria, onde se estabeleceram as montras de venda ambulante, em frente à Chapa Bissau.²⁷ No entanto, apesar da sua longa tradição e conexão com outras regiões do país, atualmente parte destas instalações encontram-se obsoletas, outras já desapareceram, tais como o quartel militar em Brá.

27. Chapa Bissau, era a artéria de divisão entre os colónos e Povo Indígenas, ou seja, ponto de controlo.

Carências



Figura: 38 - Feira de
Bandim, c. 2020



Figura: 39 - Rua 3 de
Agosto, Marginal.
c. 2020

Carências

É notória a presença de partes das referidas edificações, essencialmente as associadas ao comércio e habitação, na faixa entre o meio urbanizado e a marginal, pontuada a ponte pelo elemento de programa excecional do porto de Bandim, hoje em uso nas horas compreendidas entre seis de madrugada às três da tarde. Esta faixa, que apesar de ser apropriada em determinados pontos por alguns edifícios e infraestruturas (como o estádio 24 de Setembro), se consegue apreender contínua, parece aspirar a ser o elemento de transição entre o Rio Geba, a Marginal e o meio urbanizado. Apesar das inúmeras atividades e vivências características desse povo devido à relação deste com o rio, atualmente o meio urbano apresenta-se voltado contra este, que possui, ainda, em diferentes atividades potencial económico não explorado. Carece-se de meios e/ ou elementos que contribuam para a relação entre o construído e o natural, notando-se, com o desaparecimento de determinadas atividades, um gradual afastamento entre as duas realidades.

A Marginal, antes programa excecional do local e elemento polarizador entre Porto de Bissau, Bissau-velho, até ao Porto de Pindjiguiti, encontra-se atualmente esquecida entre o rio, existindo a degradação total, que é causada pelo mau uso. Estes participam no desmembramento do meio natural com o meio urbano, criando, não de um modo intencional, uma barreira entre estes., A sudoeste e norte do parque urbano, com o meio urbanizado de um modo desarticulado, geram-se problemáticas no que toca a desordem nas ocupações habitacionais, e que agrava neste ponto o diálogo.

O edifício disposto ao longo das zonas menos pensadas construtivamente, ou seja, construções fora da malha consolidada, apresentam praticamente a mesma linguagem construtiva que não se interligam. Este tem como paisagem a segunda linha, encontrando-se ligado visualmente aos campos agrícolas e a água que se estende até ao Rio Geba.

Carências



Figura: 40- Porto de
Bandim, c. 2020



Figura: 41- Rua 3 de
Agosto. vista
Bissau- Velho.
c. 2020

Potencialidades

A Av. Amílcar Cabral é uma das artérias que tenta produzir o diálogo, por entre o meio urbano consolidado, entre o Palácio da República, a Sede do Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC), o Antigo Museu e Centro de Estudos de Guiné (AMCEG), a água, o edificado e os eixos viários, ligando os diferentes elementos edificatórios. No entanto, esta ligação está inteiramente conseguida. O desenho do plano horizontal da Avenida apresenta uma zona central ladeada por vias de circulação de veículos por passeios e é rematado pelo plano vertical composto pelo edificado como o Hotel Império, a União Desportiva Internacional de Bissau (UDIB), o Hotel Royal Bissau, o EKOBANK, a Livraria Coimbra, a Sé Catadral de Bissau, o Ministério da justiça, o Banco BIC, o Ministério de Economia e Finança, a RTP Africa, Bissau Velho e o Porto de Pindjiguiti. No entanto, este desenho apresenta continuidades muito lineares geometricamente, essencialmente, no que diz respeito à sua zona central. Esta apresenta a mesma materialidade, um uso com algumas conexões de diferentes elementos (passeios, esculturas, árvores, muros), que se destaca quando a Avenida é intersectada por ruas, existindo articulações harmoniosas ao longo do espaço desta e nos seus distintos contatos com outras realidades dentro dessa malha. Ou seja, a Av. Amílcar Cabral apresenta potencial para um interessante desenho de espaço público, que tomasse em maior atenção o indivíduo, e para elementos capaz de interligar diferentes partes de um todo que é Bissau, principalmente nesta malha mais consolidada da “cidade formal”.

A Rotunda do Império/ Monumento aos Heróis da Independência assume-se como instrumento central da cidade “formal” e apresenta-se agregado a um conjunto de outros que se relacionam e dialogam entre si. A partir deste ponto, facilmente se apreendem intuitivamente percursos que levem o indivíduo a pé até determinados pontos na “malha de 1919”.²⁸

28. MILHEIRO, Ana Vaz.
Guiné-Bissau-2011. p.10

Potencialidades



Figura: 43 - Av.
Amílcar Cabral.
c. 2020

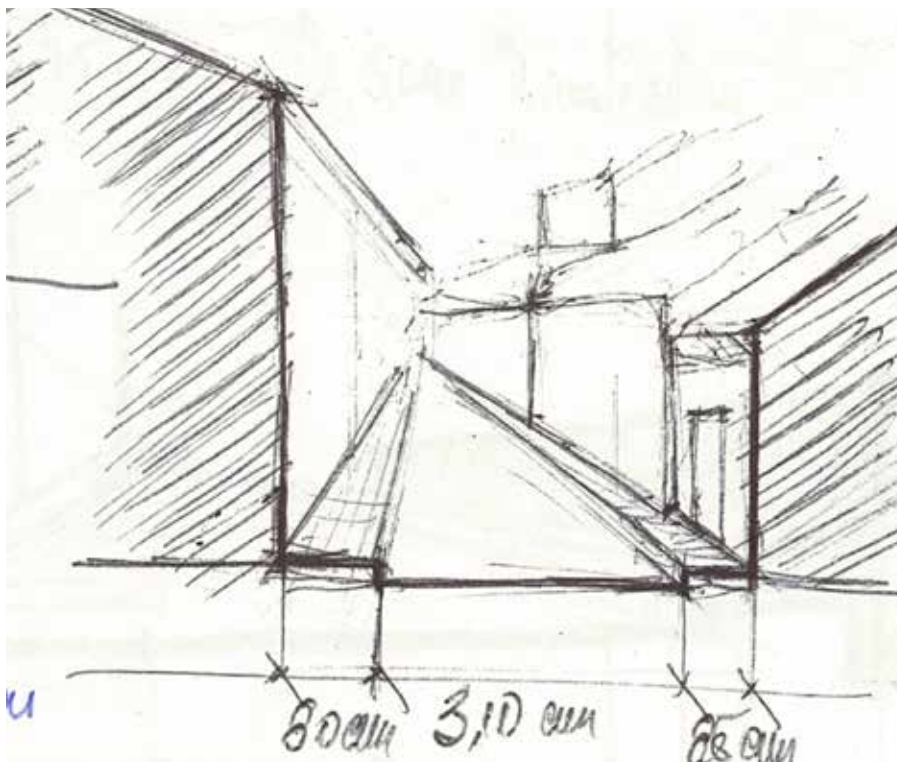


Figura: 43 - Esquisso Rua
principal de Bissau-Velho.
c. 2020

Quadro Síntese- 01

Desafios

01- Falta de Regulação das Operações Urbanas

02- Desarticulação entre zonas (cidade informal)

03- Tensão entre funções e usos

04- Falta de qualidade dos espaços de uso colectivo

05- Desconexão da cidade com o rio

Considerações finais

Tomando em consideração as carências, os desafios, as potencialidades, as vivências, as dinâmicas, as formas de Bissau, todo o processo de observação, análise e sistematização concorreu para o entendimento de que o crescimento urbano de Bissau fez com que diálogos entre distintas realidades características de cada ponto da cidade quase se perdessem. O meio natural e o meio construído/ edificado de Bissau constituem realidades distintas mas cuja interligação determinou desde tempos remotos a apropriação territorial e as vivências da Cidade, embora atualmente a cidade “formal” e “informal” se desconectem. O tratamento desta interligação aponta para o diálogo que se torna necessário entre o meio natural e o meio construído, tomando proveito de alguns dos distintos elementos que compõem as duas realidades de modo a criar uma ou mais linhas condutoras entre estas.

Acompanhado de uma acentuada perda entre o meio natural e o meio urbano, observa-se uma menor importância dada ao indivíduo, ser verdadeiramente ativo no meio humanizado, na conformação de espaço, invadido pela total desordem de massas edificadas principalmente na cidade “informal” sem planejamento destes e infraestruturas. Estes dois pontos parecem estar em parte esquecidos ou ignorados pelo Homem que constrói pensando no imediato prático, desvalorizando toda a significação a quem a arquitetura procura responder.

As artérias principais, ou seja, Av. da Liberdade dos Combatentes da Pátria e Av. 3 de Agosto, são maioritariamente asoberbados pelo automóvel e o peão é ignorado, situação agravada pela inexistência do transporte público, e o que é dito público (taxi e tokatoka) no meio, parte-se do privado, cujas rotas não respondem satisfatoriamente às necessidades da população.

ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO - MARGINAL

3.1- ESTUDO DE CASO

Intervenção na Frente Marítima do Porto

3.2- A NARRATIVA DO PROJETO

Objetivos programáticos

Acessibilidade & Mobilidade

Caraterização Morfológicas e Construtivas

Justificação da Solução Proposta

Considerações Finais



Figura: 44- Vista aérea da
Marginale. Porto de
Bissau. c. 2020

Estudos de Caso

3.1- Estudo de caso

Projeto de Planeamento Urbano. Porto- Portugal

Manuel de Solà-Morales 2000-2004

O projeto de Planeamento Urbano e Construção de todo Complexo, de autoria do Manuel de Solà-Morales, localiza-se no Porto Portugal e trata-se de uma Intervenção na Frente Marítima do conselho do Porto e a sua ramificação com Matosinhos, de modo redesenhar a conformação do Parque do Porto e a sua relação com o Jardim de Montevideo, em que as vias pedonais e as praias apontam ao longo da Marginal.

Solà-Morales, apostou na simplicidade no programa, no que toca a sua distribuição e transformação ao longo da Marginal, demarcada pela sua articulação com o Parque da Cidade e as Praias Atlânticas, possibilitando uma mistura de funções.

Nas extremidades do viaduto salienta-se a conformação de uma grande rotunda que no seu interior alberga um parque de estacionamento, porém servindo de ponto de transição entre a estrada Metropolitana, o Parque e as Praias. Por outro lado, salienta a construção de um Equipamento Público para “usos recreativos”, ou seja, espaços de lazer e convidativos.

No decorrer da Av. de Montevideo, desenha-se um passeio que demarca pela sua relação com o envolvente, o Parque e Jardim que se encontram no nível mais alto, e o nível mais baixo transborda para uma combinação de relações e usos entre o Oceano, as Praias e as Pedras.²⁹

29. SOLÀ-MORALES, Manuel. Projeto de Planeamento Urbano. Porto-Portugal. 2004-2005.

Estudos de Caso



Figura: 45 -
Rotunda. c. 2000/2004



Figura: 46 -
Equipamento Público e
usos recreativos.
c. 2000/2004

Estudos de Caso

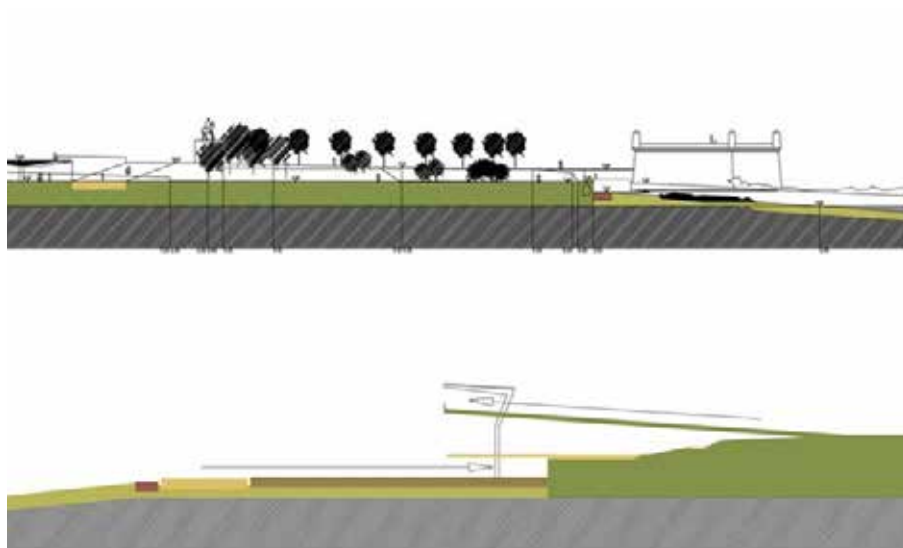


Figura: 47 - perfis.
c. 2000/2004

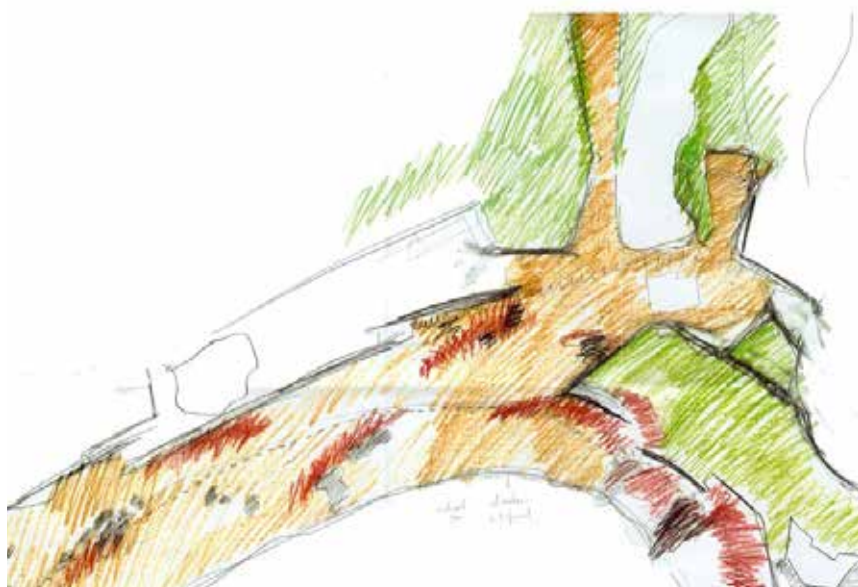


Figura: 48 - Esquisso
c. 2000-2004

Estudos de Caso



Figura: 49 - Projeto de
Planeamento Urbano/
Porto c. 2000-2004

Objetivos Programáticos

30. WACHSMUTH,
David. Cidade como
ideologia.

“Novo crescimento infraestruturais emergem onde uma rotura no
dossel urbano permite que a luz solar (ou capital) brilha,”³⁰

Objetivos Programáticos

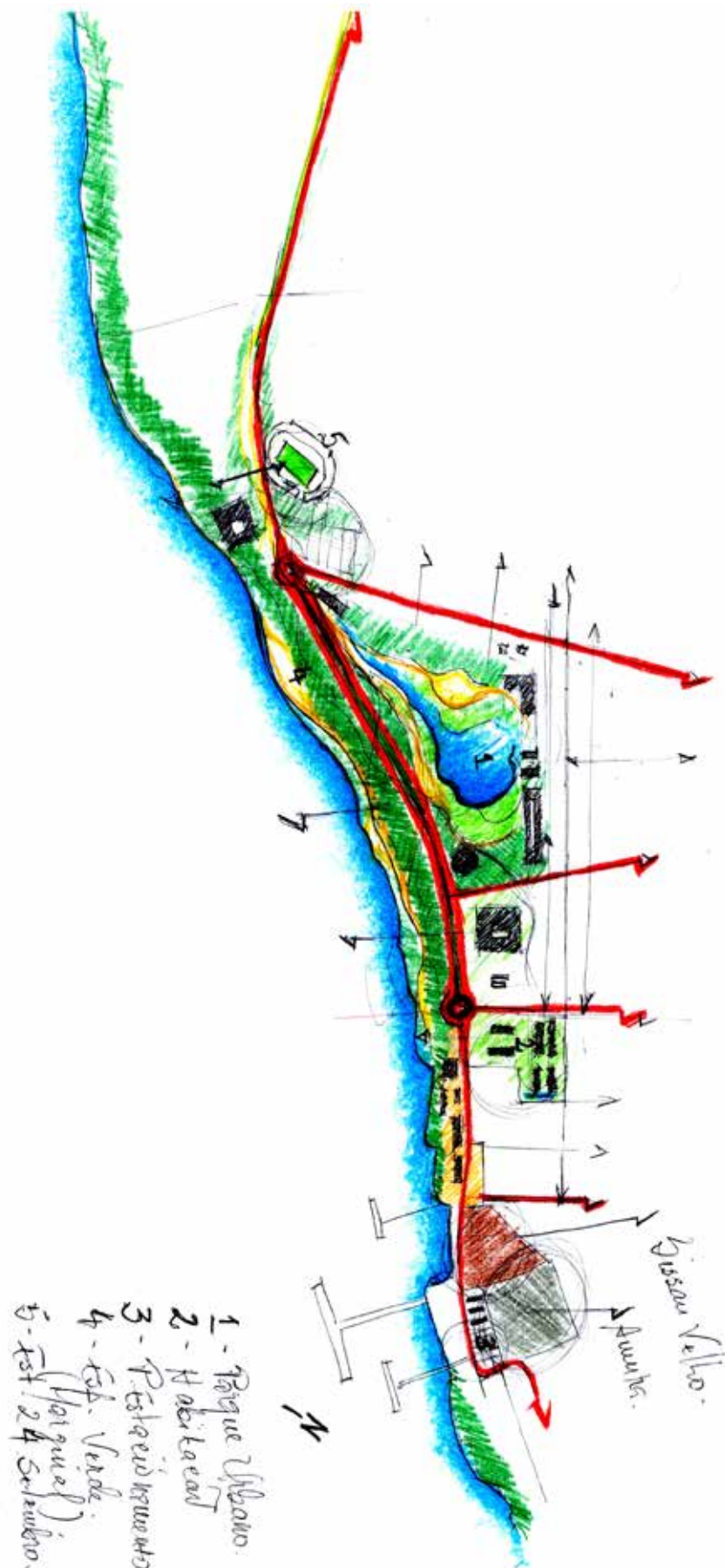


Figura: 50 - Esquisso
c. 2020

Quadro -02

Cenário-01

Prós

- 01- Foco atrativo para o desenvolvimento da cidade de Bissau;
- 02- Atenuar a degradação da paisagem;
- 03- Articulação do Porto de Bissau com o Bairro Ministro e demais importantes artérias;
- 04- Diversificar as atividades locais (lazer, serviço, comércio, turismo,...);
- 05- Explorar atividades económicas ligadas ao Rio Geba (áreas recreativas).

Contra

- 01- Perda de recursos locais (comércio informal, mangais,...) para a expansão da marginal;
- 02- Uso da área jurídica (Polícia Marítima) para a continuidade da Marginal;
- 03- Custos advenientes da sua construção.

Valorização da Marginal de Bissau

Estruturar	As funções urbanas e introduzir regulação
Qualificar	Os Espaços de uso colectivo
Relacionar	As zonas da cidade informal/ formal As zonas da cidade com o rio (a marginal)

Objetivos Programáticos

31. MILHEIRO, Ana Vaz.
Guiné-Bissau-2011 p.10

A cidade de Bissau é constituída por Bissau Velho, “plano de 1919, do engenheiro José Guedes Quinhonhes”³¹ e inúmeros bairros que ladeiam a cidade, a maioria destes encontram-se sem planeamento urbano ou sem uma estruturação plausível, formando áreas desertas e condições desumanas que acabam por tornar a cidade de Bissau fora do contexto contemporâneo. Uma dessas zonas encontram-se no litoral, bastante conceituada na colonização, principalmente entre Bissau-Velho até limite do “plano de 1919”, mas que atualmente parece estar desconetada da cidade. Quase como se o centro de Bissau fosse uma realidade e esta área da marginal fosse outra completamente distorcida.

Assim, surge o interesse de desenhar uma proposta para esta zona, uma vez que as suas ramificações apontam para pontos excecionais na cidade e também a sua relação entre as artérias que confluem nas distintas malhas na cidade tanto “formal” como “informal”. Foram determinantes nessa escolha. O Porto de Bissau, Bissau-Velho, o Porto de Pindjiguiti, Av. Amílcar Cabral, que se insere na malha regular com os lotes separados numa notória métrica ao longo da sua geometria até à Rotunda de Império, e também, o Parque Urbano, o edifício da ONU, o Estádio 24 de Setembro, o Porto de Bandim e a artéria que os ramifica, a Rua 3 de Agosto. Porém, e de salientar as privilegiadas vistas que se poderão dinamizar nessa artéria, principalmente no largo entre o edifício da ONU até ao porto de Bandim, e a sua relação com o Estádio 24 de Setembro.

Como se referiu anteriormente, o grande problema deste lugar era o matadouro e os edificadros develuto, devido à má apropriação do espaço e a constante circulação dos bovinos e transporte dos pesados de mercadorias na artéria 3 de Agosto e na Av. Amílcar Cabral, habitação devido ao simples fator de estar completamente de costas para a marginal Rio Geba. Ou seja, esta area e distanciada de uma das zonas mais naturais e importantes que caracterizam a cidade, em que apenas era vista como um local de criação de bovinos na linha que abriga a edificio da ONU e o estádio 24 de Setembro.

Objetivos Programáticos

À noite, a área em estudo tornava-se num lugar escuro e inseguro sem qualquer tipo de programa ou segurança. Hoje, o principal foco desta zona é apenas o estádio 24 de setembro e o porto de Bandim, uma vez que fazem com que tenha picos no horário diurno pela economia pecuária, pesca e uma linha pouco definida devido ao horário desportivo.

Apesar de ter demarcado a zona de passeios e estacionamento entre porto de Bissau até a Av. Amílcar Cabral, tudo torna este lugar confuso e sem qualquer tipo de objetivo programático, se não a malha mais consolidada. São vários os desafios pormenores de improvisações de parques de estacionamento, divisórias ausentes, espaços verdes descuidados, vias sem asfalto e falta de manutenção, entre outros, tendo esta desordem uma presença tão forte da Marginal, que se demarca pela beleza da sua naturalidade, em que tal deveria ser um ponto de observação e de contemplação do espaço.



Figura: 51 - Rua 3 de Agosto, vista adjacente ao Matadouro. c. 2020

Caraterização Morfológica e construtiva

Baseando-se neste pensamento, surgiu a estratégia, em primeiro lugar, de reconfiguração das redes viárias e de toda a frente litoral de Bissau e proporcionar uma nova identidade à artéria que conecta Porto de Bissau até ao Porto de Bandim, mais propriamente até ao Bairro Ministro onde se encontram a nova expansão urbana. Ao visitar este percurso encontram-se inúmeros fatores que identificam o espaço como uma zona esquecida, totalmente abandonada. Por isso, pensou-se em fazer uma nova frente moderna, dinâmica, coerente, funcional e, principalmente, harmónica com o espaço envolvente, como a atribuição de uma nova ramificação de redes de transporte público, de modo, a tornar a Marginal numa grande potencialidade para a cidade de Bissau.

Pensou-se em reorganizar percursos, reestruturar vias, parques de estacionamento, construções habitacionais, centro comercial, escolas, anfi-teatro, zonas de lazer, zonas desportivas, parque infantil, skatepark avançado, skatepark infantil, assim como ampliar a frente, do parque urbano e adicionar algo que fizesse com que esta zona se tornasse num dos pontos centrais para a cidade, quer seja para desfrutar de dia ou de noite.

Todo este processo foi, sem margem de dúvida, pensado através de primeiras impressões, que foram bastantes negativas, até surgir a ideia de como reestruturar, conectar e modernizar este espaço de modo a torná-lo não deserto, mas sim cheio de movimento e vida, ou seja, tornar essa area numa nova centralidade.

A hand-drawn diagram of a mechanical assembly. It features a central circular component labeled '1' with horizontal internal lines. To its left is a circle labeled '3', and above it is a circle labeled '4'. To the right of component '1' is a circle labeled '2'. Arrows indicate movement: a vertical double-headed arrow between '1' and '4', a horizontal arrow from '1' to '3', and a diagonal arrow from '1' to '2'. A thick, shaded diagonal line runs across the bottom of the assembly. A lightning bolt symbol is drawn in the lower right area.

[illegible]

Acessibilidade e Mobilidade

Quando se refere à acessibilidade, pensa-se apenas nos peões, em andar a pé, quando na verdade as pessoas deslocam-se de diversas formas, maioritariamente com veículos motorizados, velociclos, como se referiu anteriormente, os percursos foram pensados para os motorizados nos eixos principais e secundários, enquanto as artérias adjacentes são quase todas de terra batida na cidade “informal”, onde algumas vias são impossíveis para a entrada dos veículos motorizados. Nas vias principais, o peão é colocado de parte e também, denota-se a agravante ineficiência dos serviços de transporte (tokatoka e táxis) no meio que não permite ao indivíduo um percurso simples e aprazível em diversos pontos dessas artérias ao longo da cidade, principalmente, na cidade “informal”.

A Av. da Liberdade dos Combatentes da Pátria, que é a principal, artéria que ramifica com todas as secundárias, a sua conformação e características não permite um trânsito intenso e excecional. pois, esse corredor viário transborda com interconexões de artérias, usos tanto pedonais como motorizados, sem nenhum desenho de perfil viário capaz de proporcionar espaços destacadas para o peão.

32. DOMINGUES.
Álvaro- Rua da Estrada.
p. 63

“Qualquer política de mobilidade tem que trabalhar ao mesmo tempo com o transporte individual e coletivo, tirando partido das vantagens de um e de outro e dos seus modos de articulação – a multimodalidade”.³²

33. O país abrandou completamente todos os setores de desenvolvimento, principalmente no que toca a urbanização e sistemas viários.

A mobilidade, quer seja individual ou coletiva, neste caso é importante pensar em qual é o modo de mobilidade mais frequente, pois, a cidade de Bissau, não possui vários tipos de transportes associados. A cidade apresenta apenas (tokatoka e táxis), sendo esses os únicos meios de transporte público. Contudo, com essa predominância de “tokatoka”, torna-se claro a fragilidade de transporte público na cidade.

34. DOMINGUES.
Álvaro- Rua da Estrada. p. 63

“A automobilidade, é uma condição sine qua non para garantir a própria mobilidade social, dada a instabilidade do emprego e as suas múltiplas geografias.”³⁴ Neste emprego, Bissau salienta uma falta de organização e condições a nível viário, que se deve às problemáticas que se agravou nas últimas décadas, devido as crises políticas e económicas presentes até à atualidade.

Acessibilidade e Mobilidade

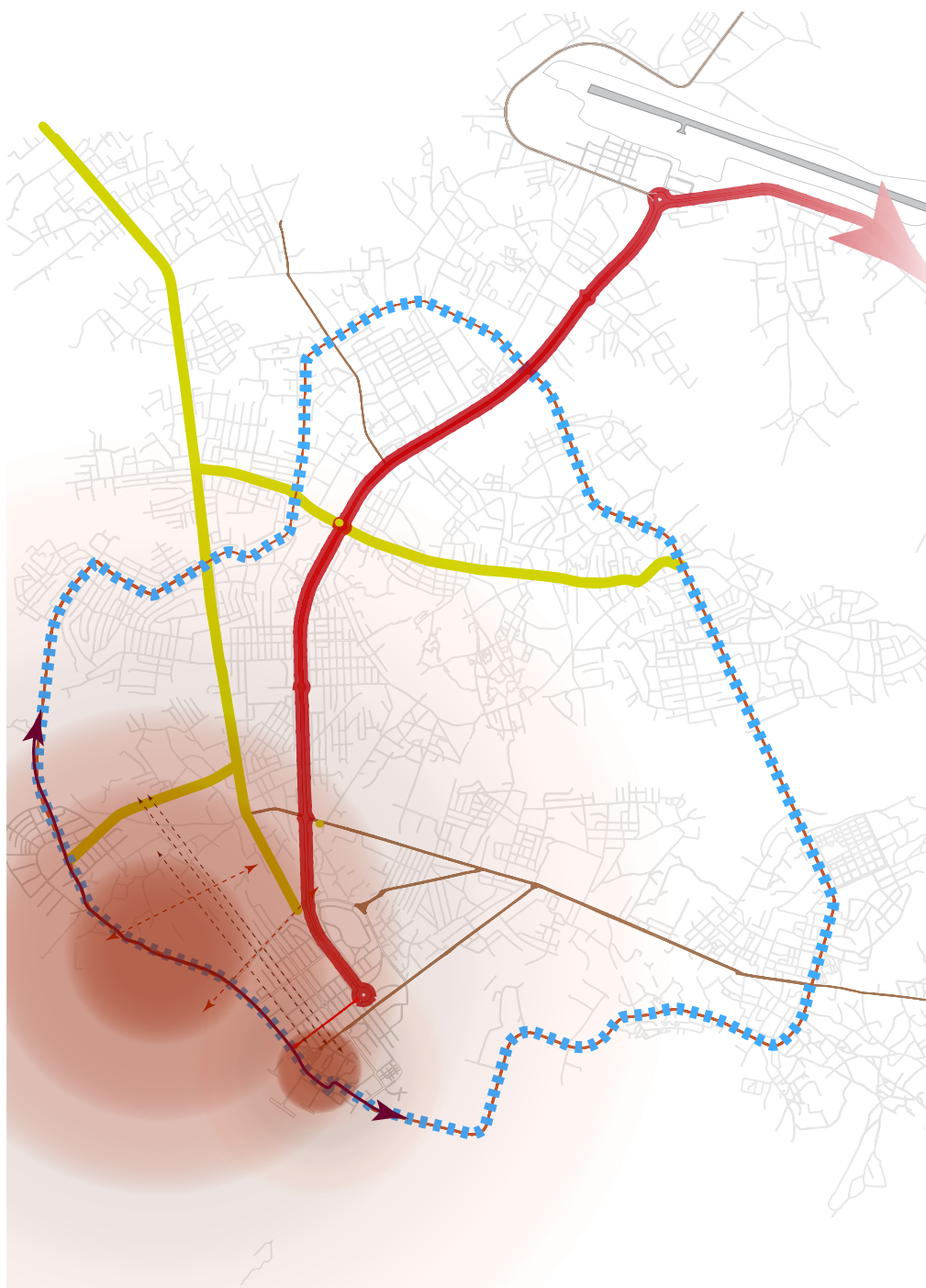


Figura: 54 - A nova centralidade e redes principais e secundárias. c. 2020

Legenda mapa

- | | |
|--|--------------------------|
| — - Av. L. C. da patria | — - Artéria Radial |
| — - Malha urbanizada | — - Artérias Secundárias |
| — - Artérias informais (Cidade Informal) | |



Es. 1/50,000

Acessibilidade e Mobilidade

35. GRAÇA DIAS,
Manuel. Depois da
cidade viária. p.22

“A mobilidade através do território que a estrada [...] assegura, potenciando simultaneamente, o ‘acto de nos deslocarmos’ [...] terá sido o permanente motor de inserção e de estruturação da arquitectura no território, da capacidade mesma de nos apropriarmos desse território, da capacidade de o transformarmos, da capacidade de configurarmos a cidade. A mobilidade como garante da possibilidade do ‘conteúdo social’ ou, ainda ela própria, como ‘conteúdo social’.”³⁵

Baseando-se nas problemáticas destacadas no que toca a acessibilidade e mobilidade na cidade de Bissau, surgiu a estratégia de reconfiguração do sistema viário. Ou seja, promovendo a interconexão de diferentes redes viários que reintegram e ramificam a cidade “informal” e “formal”, como um único espaço contínuo e capaz de estabelecer vetores viários que ressaltam a ponderação entre os diferentes locais de contato na cidade.

Procura-se através do desenho do perfil da Marginal, restabelecer uma harmonia espacial entre o Porto de Bissau, Amura, Bissau-Velho, Porto de Pindjiquiti até ao Porto de Bandim, precisamente ao Bairro Ministro e respeitando todas as parcelas adjacentes, principalmente as artérias de articulação e salientando particular atenção a sua conformação e complementaridade no que toca ao conforto do peão, através do desenho dos perfis viários que engloba vias pedonais e cicláveis, no meio que permite ao indivíduo um percurso simples e agradável de um ponto a outro.

Um segundo ponto fundamental, será redirecionar o trânsito dos transportes dos pesados de mercadoria para uma única artéria, a Rua Guerra Mendes, cuja extremidade conecta com a segunda rotunda adjacente à rotunda do Aeroporto na Av. de Liberdade dos Combatentes da Pátria, e transpassa pelo nordeste a sudeste da cidade até ao Porto de Bissau, de modo a eliminar as problemáticas de tráfego provocadas no centro do tecido urbano. Ou seja, a destruição da Av. Amílcar Cabral e a Marginal, onde a passagem destes é constante atualmente, mas também tomar em atenção o indivíduo, atualmente asfixiado pela presença excessiva do veículo automóvel no meio urbano e que carece de instrumentos capazes de conciliar estas duas entidades. O peão é colocado de parte, com a agravante da ineficiência do transporte público.

Acessibilidade e Mobilidade



Figura: 55 - Redes viárias, proposta de sistema rodoviário e identificação das paragens obrigatórias dos autocarros c. 2020

Legenda mapa

- | | |
|--|---|
| — - Av. L. C. da patria | — - Novas Centralidades |
| - - - - Artéria Radial | — - Artérias Secundárias |
| - - - - 2ª Artéria Radial | — - Artéria de pesados de mercadoria |
| ● - Paragem de autocarro | |



Es. 1/50,000

Acessibilidade e Mobilidade

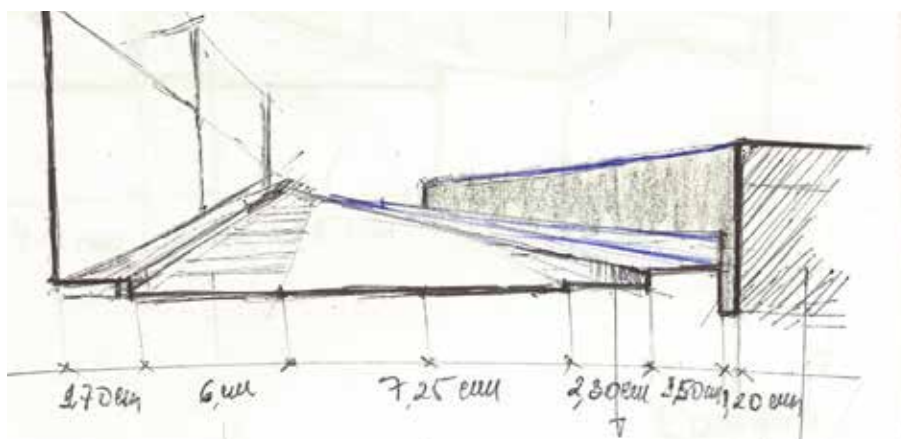
No que concerne ao terceiro ponto, o intento é promover fundamentalmente um sistema eficaz de transporte coletivo, investir na circulação pedonal e ciclovária. É necessário gerar, entre cidade “formal” e “informal”, um sistema de infraestruturas e serviços que facilitem a circulação pedonal em curtas distâncias, pois ao indivíduo de hoje não atraem grandes caminhadas. Neste âmbito, propõe-se uma segunda rede radial mais a interior da primeira radial que contorna a cidade e ramificando-as com as transversais, permitindo assim a introdução de diversos pontos de paragens de autocarros de transportes ao longo dessas artérias.

Contudo, o mundo está em constante mutação, o automóvel já não é algo tido como apazível no meio urbano, e por isso, cada vez mais se procura investir na circulação pedonal, em ciclovias, em meios de transportes coletivos e eficazes. Por outro lado, um dos fatores que condiciona totalmente a circulação nos transportes “tokatoka”, deve-se a falta de organização e elevada temperatura no país, sendo assim, é necessária a adoção de medidas capazes de combater essas problemáticas e investir na urbanidade.

“o aparente caos da urbanização que se faz por simples colonização da rede viária mais ou menos capilar. A intensidade da industrialização (misturando muito pequenas e muito grandes empresas) e as oportunidades de emprego criadas tornam este padrão de urbanização mais intenso e complexo. Qualquer que seja a escala territorial considerada, repetem-se sempre os mesmos traços estruturais e o mesmo processo de percolação da construção ao longo da rede de vias como uma migração de fluidos.”³⁶

36. DOMINGUES.
Álvaro- Políticas
Urbanas II. p. 59

Figura: 56 - Levantamento do perfil da rua de articulação entre praça honório bareto e a Av. Amílcar Cabral c. 2020



Acessibilidade e Mobilidade

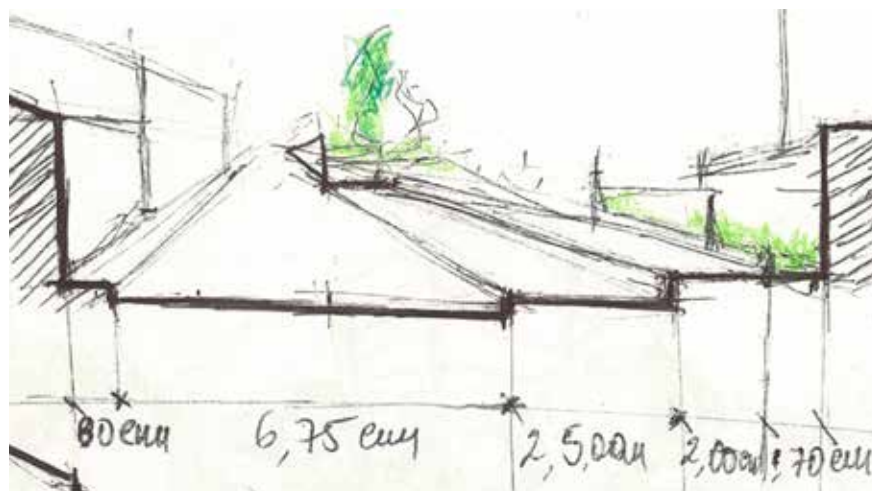


Figura: 57 - Perfil da Av. Amílcar Cabral c. 2020

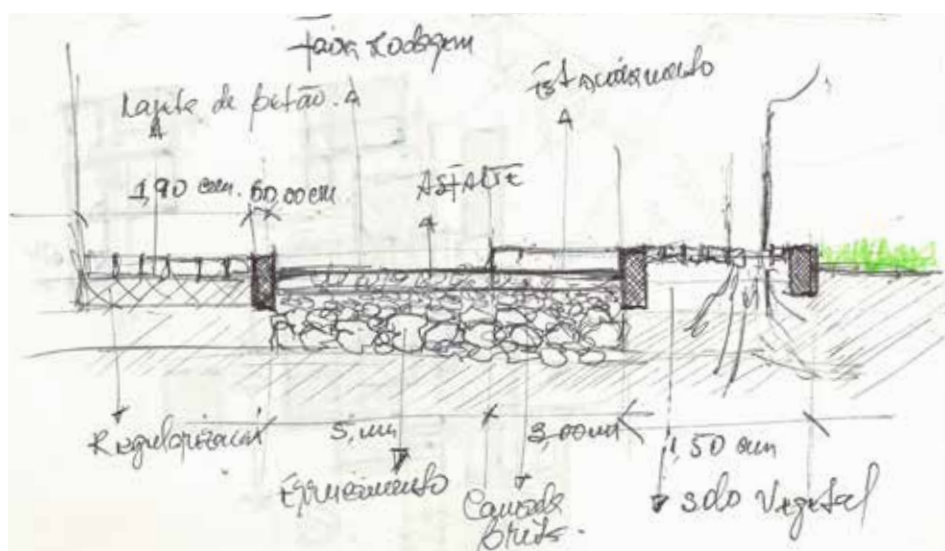


Figura: 58 - Esquisso, pormenor construtivo da Av. Amílcar Cabral. c. 2020

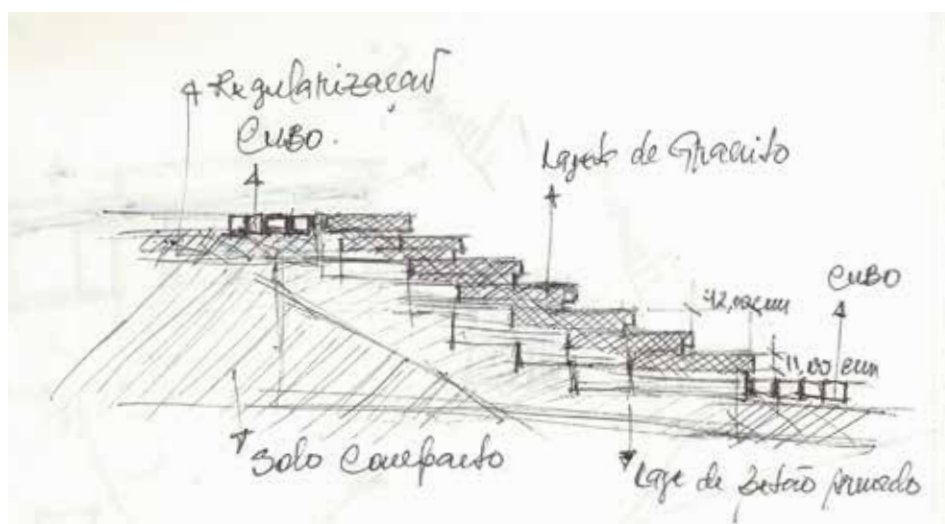
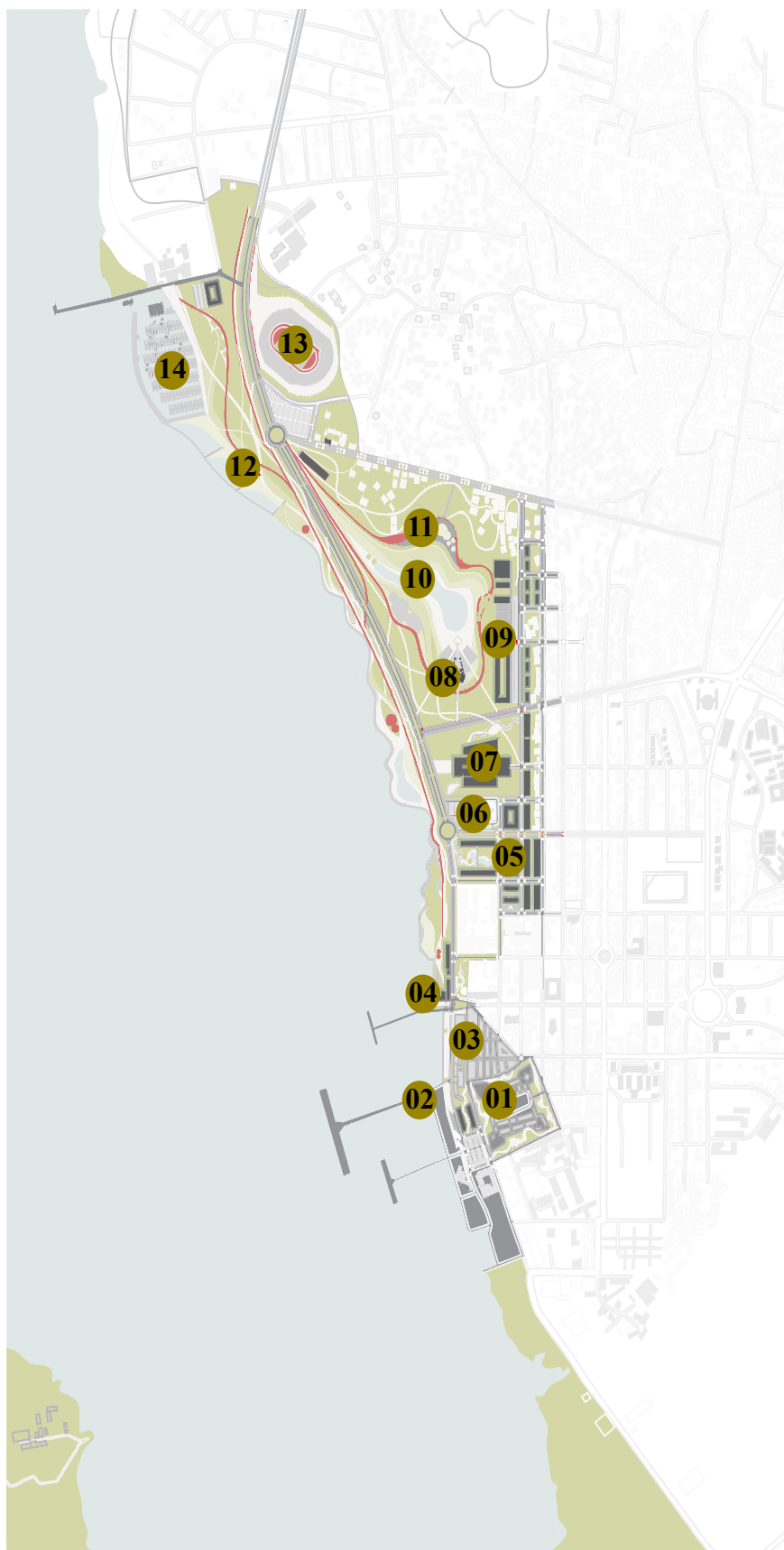


Figura: 59 - Esquisso, Pormenor construtivo escada interior de Amura. c. 2020

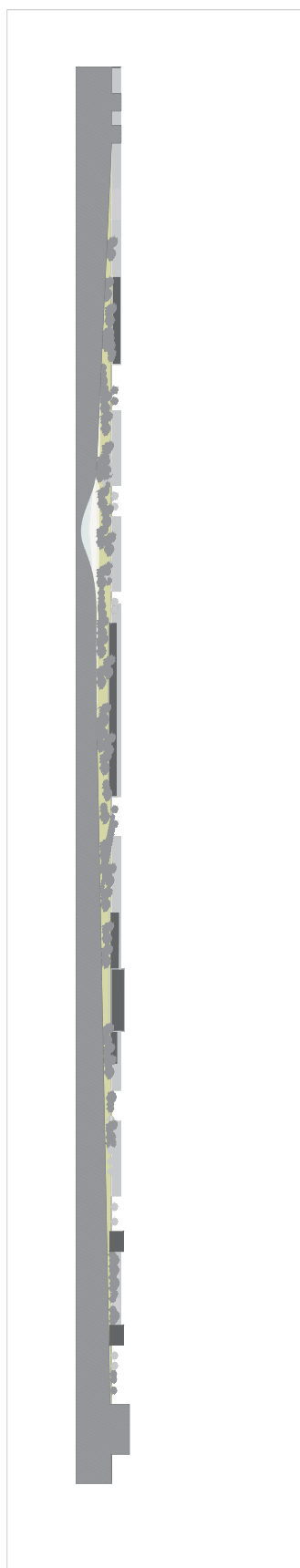
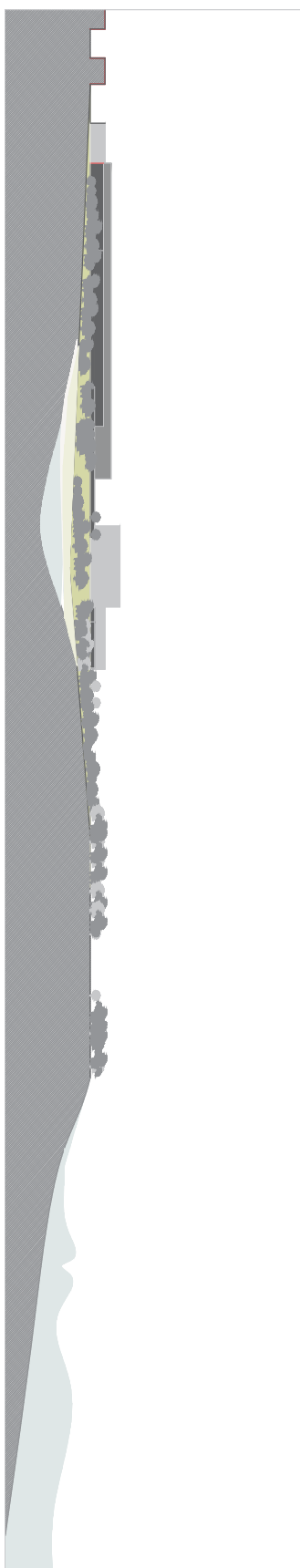
Justificação da solução proposta

- 01-** Fortaleja de S. José (Amura)
- 02-** Porto de Bissau
- 03-** Praça de S. José (Bissau-Velho)
- 04-** Porto de Pindjiquiti
- 05-** Habitação e Comercio
- 06-** Nações Unidas (NU)
- 07-** Centro Comercial
- 08-** Anfiteatro
- 09-** Escolas e Campos Desportivos
- 10-** Plano de Água e zonas lazer
- 11-** Parques Infantís
- 12-** Pontos de Contatos com a Água
- 13-** Estádio 24 de Setembro
- 14-** Porto de Bambim

Figura: 60 -
Identificação de
Espaços importantes
da Proposta para a
Marginal de Bissau.
c. 2020



Es. 1/20,000



**Justificação da
solução, Proposta**

**Figura: 61, 62-
Cortes: AA, AA''/ BB,
BB''. c. 2020**

Es. 1/20,000

Justificação da solução Proposta

Quanto à proposta para a Marginal, “Rua 3 de Agosto”, desenhou-se uma proposta com o principal objetivo de requalificar e trazer uma nova vida a cidade de Bissau.

Em primeiro lugar, a Marginal, ou seja toda frente litoral não tinha um objetivo concreto que fizesse com que as pessoas quisessem usufruir, disfrutar, caminhar e permanecer nessa artéria, principalmente na margem litoral.

De modo a concretizar a articulação do espaço do Porto de Bissau com o meio urbano mais denso, Bissau-Velho e toda a vida que o preenche, surge a necessidade de redesenhar os percursos existentes que nos levam a este, propor um parque de estacionamento e equipamentos públicos, tornando-os aprazíveis e capazes de conduzir sem dificuldade o indivíduo num traçado harmonioso por entre as distintas realidades. Assim, a fim de concretizar este intento, torna-se necessário, em primeira instância, redesenhar os acessos existentes através das ramificações que conectam com a Rua 3 de Agosto, Amura, Bissau-Velho e a Av. Amílcar Cabral, que se encontra sobre o cruzamento entre porto de Pindjiguiti e a malha do plano de 1919. Este cruzamento materializa-se, atualmente, numa tímida rotunda, a primeira com a estátua de Amílcar Cabral e uma adjacente a esta, pensada essencialmente para o veículo automóvel, que resolve conflituosamente os cruzamentos de percursos rodoviários e pedonais, sendo desconfortável tanto para o peão como para o veículo automóvel. A fim de resolver esta interseção propõe-se uma nova rotunda capaz de articular todas as vias de distintos caracteres e assumir-se como vínculo entre Bissau-Velho, Porto de Bissau, Porto de Pindjiguiti e Mão de Timba, a preexistente e a sua envolvente natural.

A Rotunda comporta três vetores rodoviários ladeados por amplos passeios e uma ciclovia, desenho que se estende quer para a Av. Amílcar Cabral, quer para Parque Urbano e também para Porto de Bissau, e que busca uma relação harmoniosa com o desenho de Porto de Pindjiguiti e Praça/ Jardim Mom di Timba.

Justificação da solução, Proposta



Figura: 63- Proposta para
a Marginal. c. 2020



Es. 1/20,000

Justificação da solução, Proposta

A dimensão da Rotunda abarca quase a total largura da parcela entre Bissau-Velho, Porto de Pindjiguiti e praça dos Mártires “Mom di Timba”, comunica com a nova proposta habitacional, o Parque Urbano e Porto de Bandim ao sudoeste através da Rua 3 de Agosto. Este eixo, para além de permitir vencer a barreira introduzida pelo homem e natureza, comporta duplas faixas de rodagem em sentidos opostos, ciclovias e amplos passeios. Inequivocamente, pretende-se propiciar um percurso aprazível capaz de combinar os distintos modos de circulação (pedonal, ciclovária e rodoviária).

A sudeste da rotunda, contorna um espaço que avança sobre o plano de água que possibilita a reabilitação de dois edifícios de carácter público que abraça a parcela de Porto de Pindjiguiti, Sob estes dois elementos, é conformado um espaço abrigado multifuncional destinado ao descanso, lazer e convívio, e que pode ainda albergar atividades pontuais locais. Por entre as edifícios referidos apresentam-se dois espaços públicos de caracteres distintos, comércio e refrigeração dos pescados, aos quais se associam espaços de estacionamento (espaços de estacionamento e eixos rodoviários secundários materializam-se em microcubo), que contorna este espaço coletivo voltado para a marginal; outro, relvado, desimpedido de circulação rodoviária, que se volta para a margem nordeste do espaço cuja sua articulação, Porto de Bissau e Alfandega.

Em articulação com o espaço do Porto de Bissau e Amura, apresenta-se dois edifícios constituídos por três cércias diferentes voltadas para um amplo espaço público relvado com um parque de estacionamento para motorizados ligeiros e pesados, que se associa à Alfândega, a Amura e ao Porto de Bissau, destinados à polícia marítima, a movimentação de atividades comerciais, a carga e descarga, cafetaria, restauração e lazer no piso térreo, de modo a fomentar uma nova vivacidade no local.

Justificação da solução, Proposta



Figura: 64- Porto de
Bissau, Parque
Estacionamento,
Amura, Bissau-Velho,
Porto de Pindjiquiti e
Rio Geba. c. 2020



Es. 1/5,000

Justificação da solução, Proposta

Figura: 65- Av.
Amílcar Cabral, Praça
de Mártires e Porto de
Pindjiquiti. c. 2020

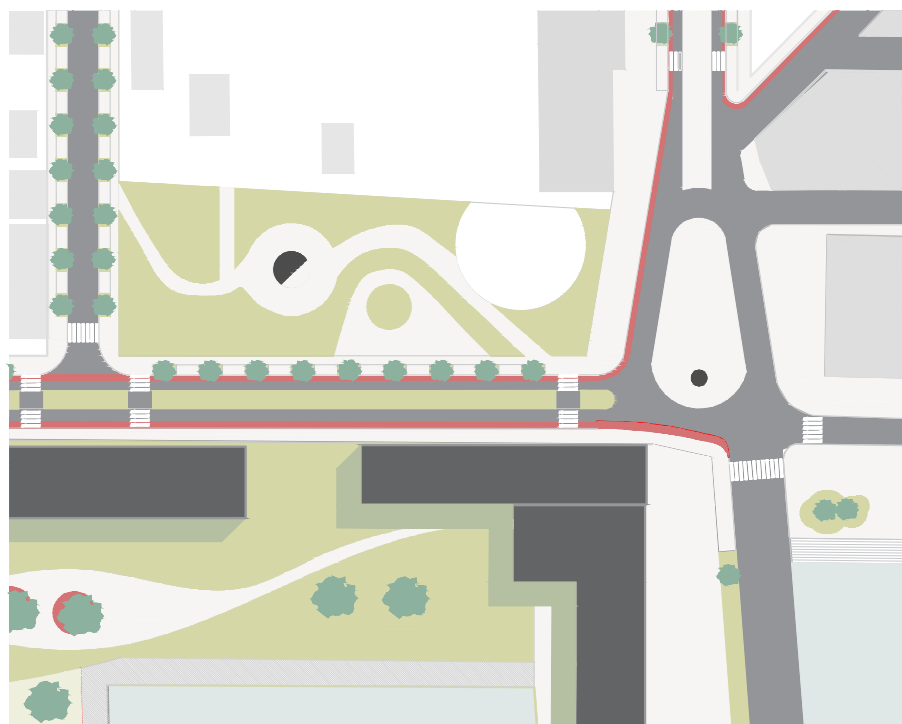


Figura: 66- Maquete
Av. Amílcar Cabral,
Praça de Mártires e
Porto de Pindjiquiti.
c. 2020



Es. 1/2,000

Justificação da solução Proposta

P01: Este perfil localiza-se na parcela adjacente ao Porto de Bissau, Amura e Praça S. José (Bissau-Velho). Apresenta dois eixos viários em sentidos opostos, materializam-se de asfalto com características especiais de modo, contornar as atuais problemáticas provocadas pelos motorizados de transportes de pesados de mercadorias. os eixos apresentam 8,10m no corte transversal, os passeios 5,00m e materializam-se em microcubos de granito de calçada portuguesa, de modo, manter o mesmo perfil da Av. Amílcar Cabral e duas linhas arborizadas que acompanham os eixos viários.

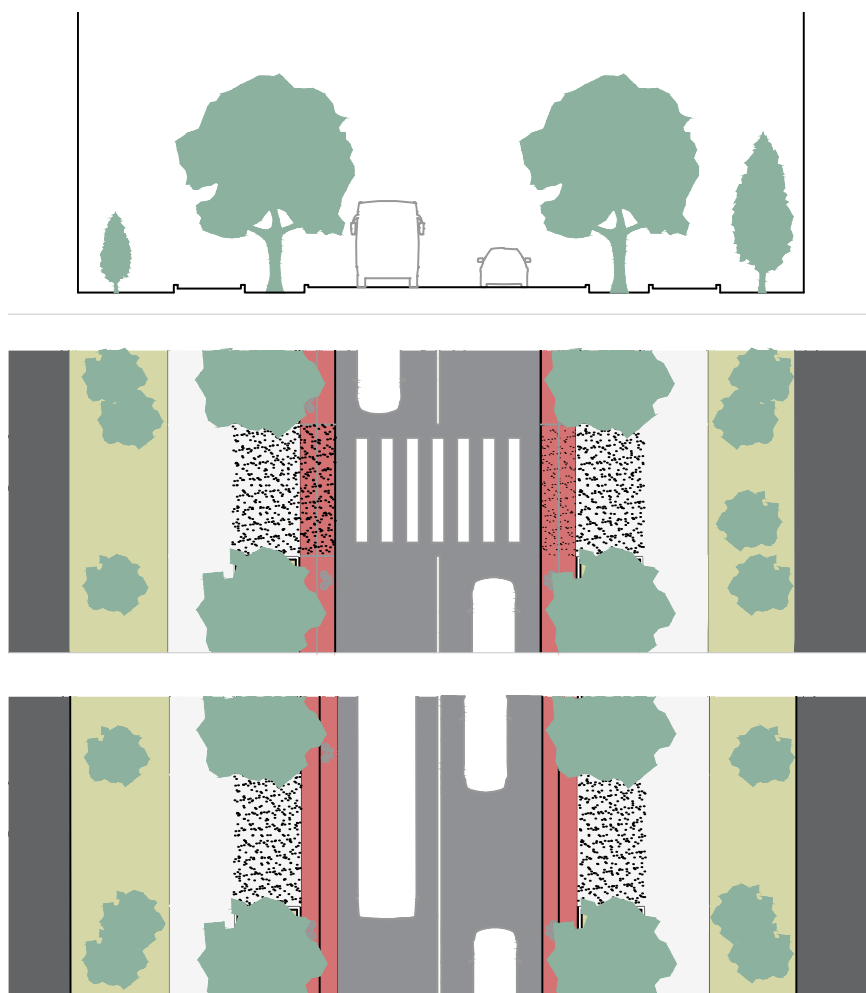


Figura: 67- P01-
planta e perfil. c. 2020

Justificação da solução Proposta

37. MILHEIRO, Ana Vaz.
Guiné-Bissau-2011 p.10

No que concerne à intervenção no espaço de antigo Parque Urbano, passa pelo desenho de ruas que acompanham num primeiro momento, a conformação do “plano de 1919”³⁷. A proposta baseia-se nas construções habitacionais, comércio e percursos aprazíveis, claros e intuitivos que viabilizem o conforto do peão, do veículo individual e do transporte coletivo. Apresenta-se, assim, o desenho de um forte eixo cujas extremidades, a sudoeste a primeira rotunda da Rua 3 de Agosto, adjacente ao edifício da ONU e a noroeste com a Av. da Liberdade dos Combatentes da Pátria, para que seja capaz de albergar variantes consoante a sequência de espaços, cruzar diferentes programas e amarrar toda a proposta. Este eixo concilia passeios, fiadas de árvores, ciclovias e rodovias, perpassa desde o ponto de transição, articulação e amarração da proposta ao ambiente urbano envolvente, até ao término do terreno correspondente ao Parque Urbano que penetra e se vincula intrinsecamente com o extenso meio natural.

Os passeios materializam-se em microcubos de granito de calçada Portuguesa e as ciclovias materializam-se em betão poroso (100% permeável, baixa densidade, drenante e antiderrapante) e os eixos rodoviários em asfalto. Associado a este primeiro momento desenrola-se, perpendicular a este eixo, um conjunto de edifícios compostos por cércias de quatro pisos de carácter habitacional (programa necessário para enraizar pessoas no lugar) e um outro, próximo entre a rotunda de edifício da ONU, encontra-se um parque de estacionamento automóvel, responsável por garantir grande parte do estacionamento no local e sustentar a transição entre habitações edifício da ONU e dois blocos de carácter público. Assume-se como articulador das realidades nesse ponto, rematado sob um espaço destinado ao lazer e comércio tradicional. O Terminal de autocarros, participa-se no desenrolar da marginal, à qual se associam tais dois amplos blocos de comércio tradicional e um plano de água no centro, rematado por ciclovias e vias pedonais.

Justificação da solução, Proposta



Figura: 68- Porto de Pindjiquiti, habitação, centro comercial. parque de estacionamento e Edifício da Organização das Nações Unidas. c. 2020



02: HABITAÇÃO/ MISTOS

Justificação da solução, Proposta

Figura: 69- Rotunda
de Edifício da
Organização das
Nações Unidas,
parque de
estacionamento e Rio
Geba. c. 2020

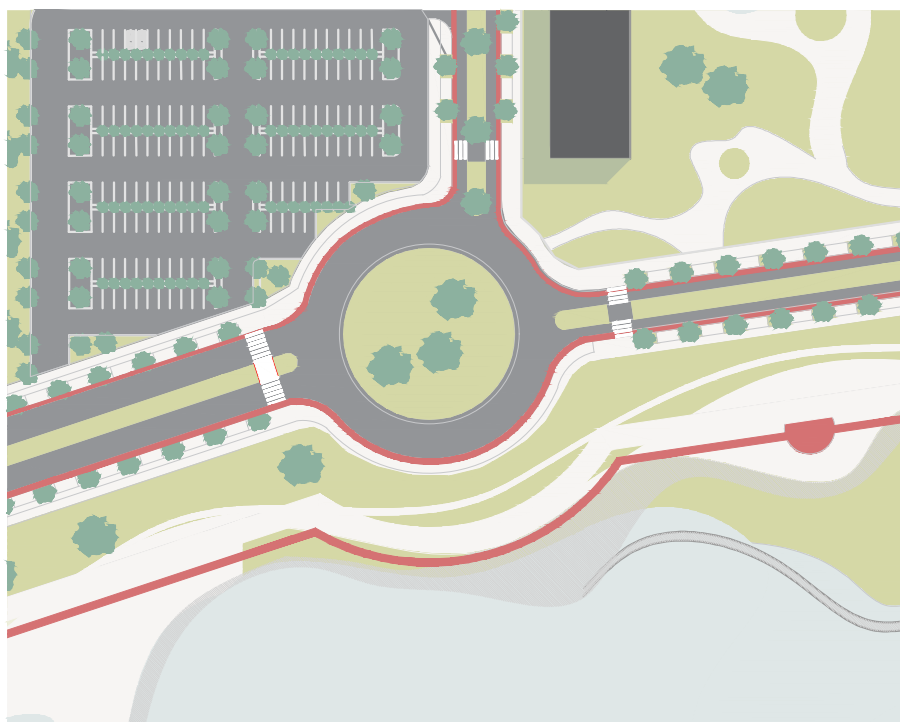
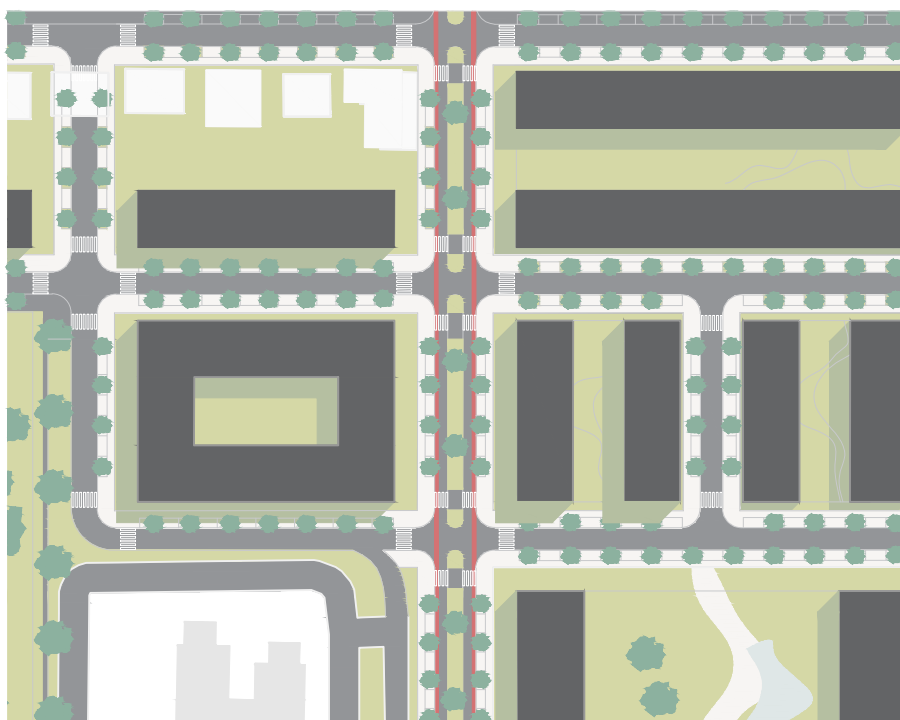


Figura: 70-
Habitação/
comercio. c. 2020



Es. 1/2,000

Justificação da solução, Proposta

P02: Este perfil localiza-se na artéria cujo extremidades ramificam com a Av. da Liberdade dos Combatentes da Pátria e a rotunda da ONU. O perfil apresenta dois eixos rodoviários em sentidos opostos, com 8,10m, com diversos pontos de lazer no espaço central e uma via ciclável de 1,40m no corte transversal. Passeios de 5,00m e acompanhados por linhas arborizadas de alto, medio e baixo porte.

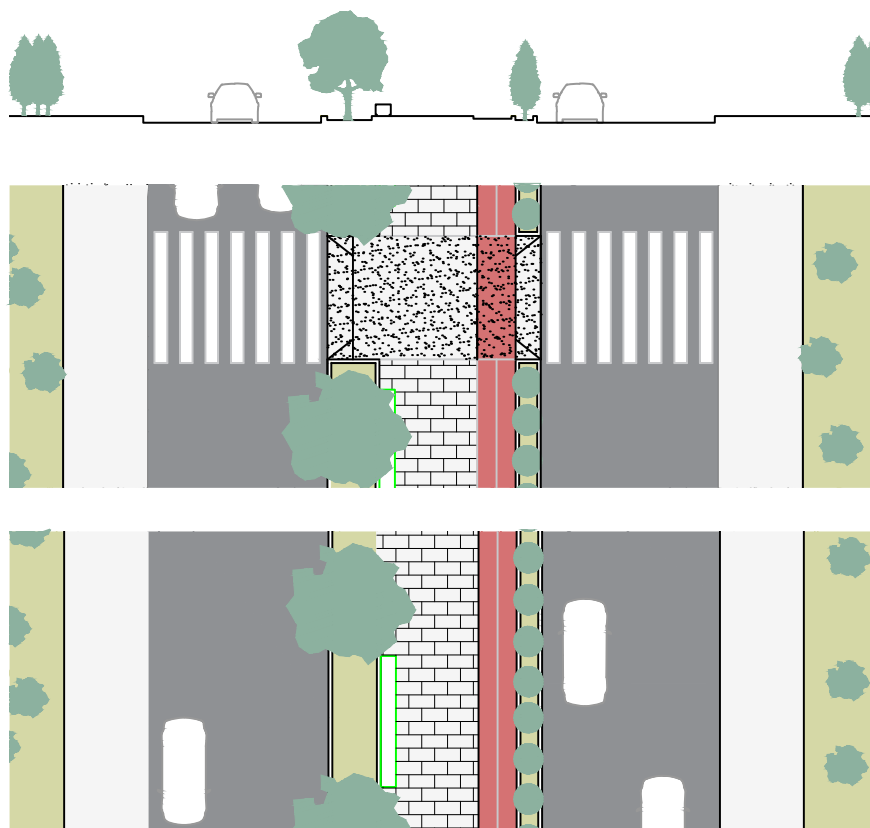


Figura: 71. P02-
Planta e Perfil. c. 2020

Justificação da
solução, Proposta

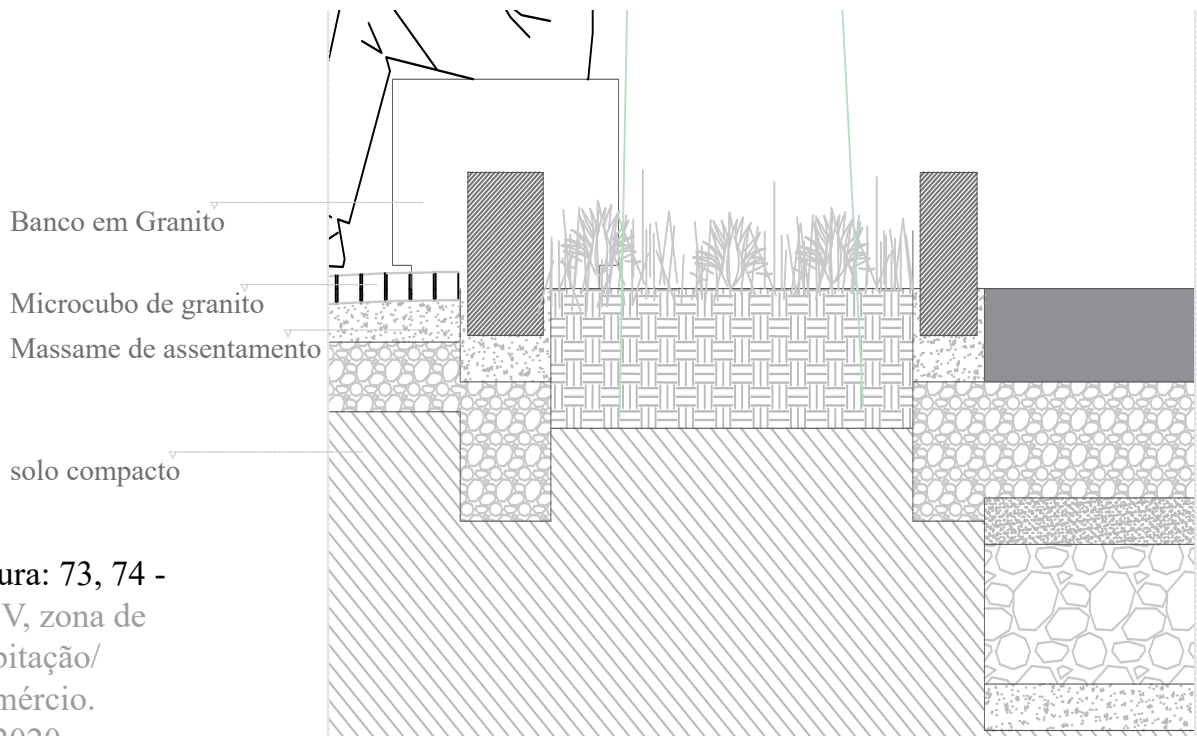
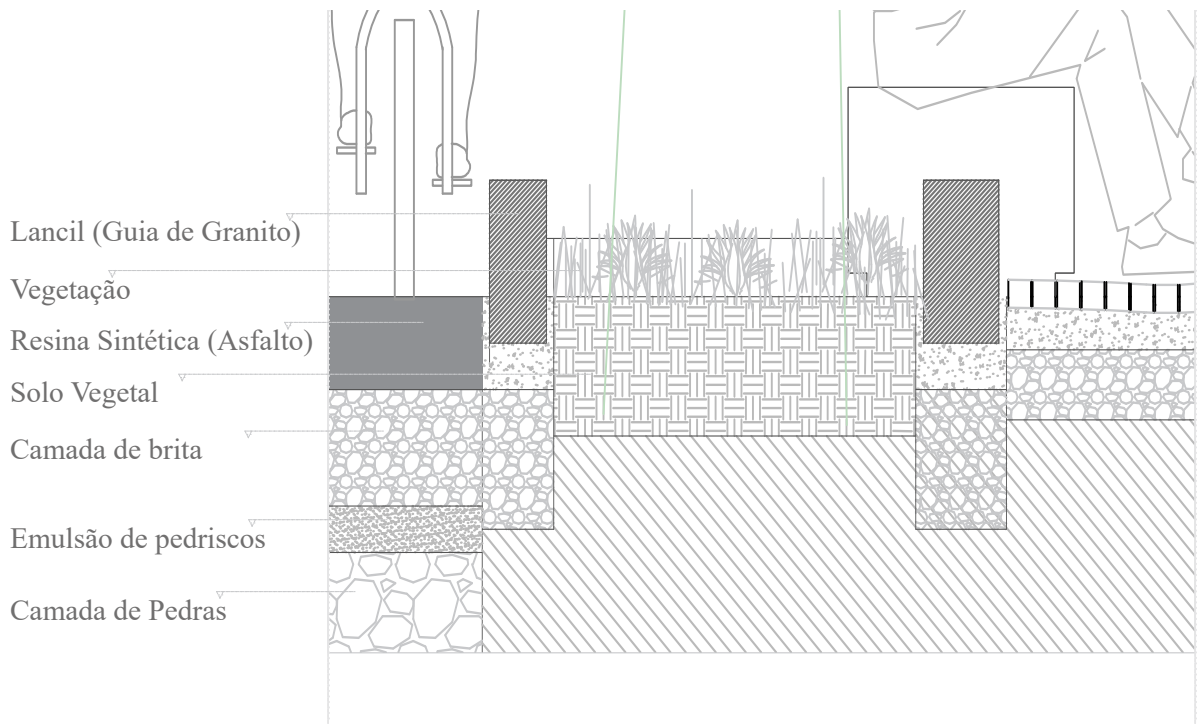


Figura: 73, 74 -
PCV, zona de
Habitação/
Comércio.
c. 2020

Justificação da solução Proposta

P03: Este perfil encontra-se nas variantes que articulam com o eixo cujas extremidades perpassam pela ramificação com a Av. da Liberdade dos Combatentes da Pátria e a rotunda adjacente ao edifício da ONU, a sua conformação destaca duas faixas de rodagens em sentidos opostos, com 8,10m no corte transversal, duas linhas cicláveis e linhas arborizadas que acompanham o mesmo, e por outro lado, os passeios de 5,00m e zonas lazer e comércio adjacentes aos edifícios de habitação e comércio.

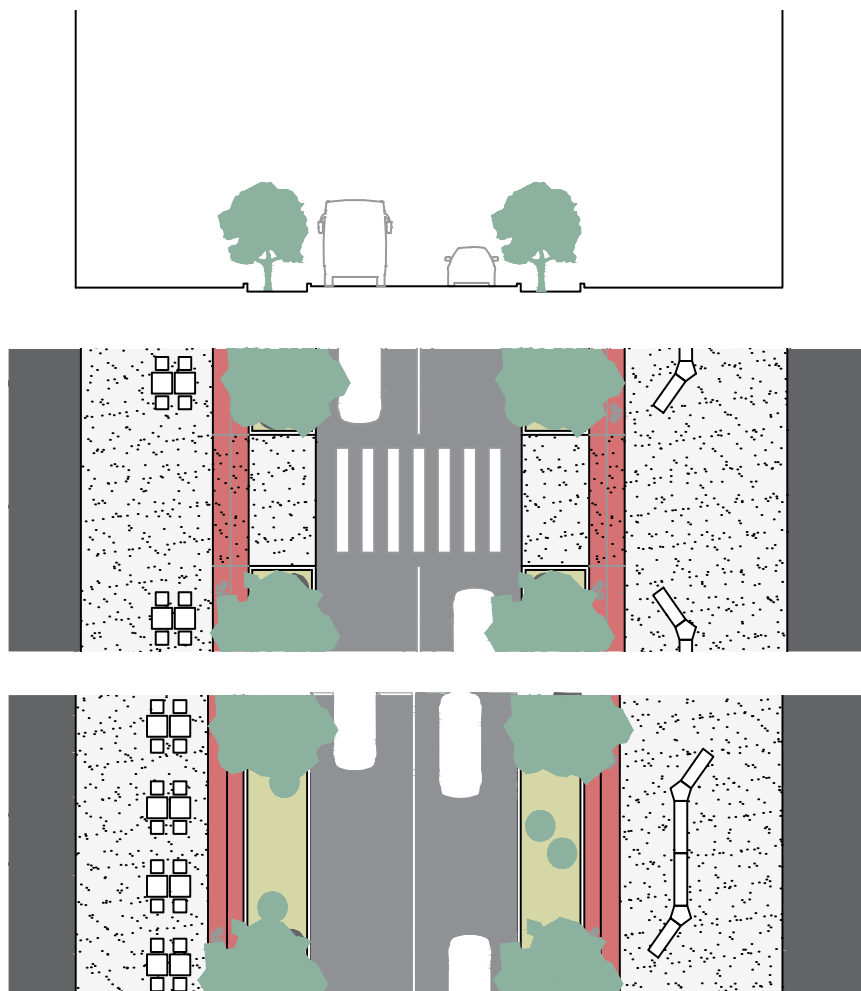


Figura: 75. P03-
Planta e Perfil. c. 2020

Justificação da solução Proposta

Desdobrando-se ao longo da composição de modo a conjugar as diferentes vivências propostas para o espaço, o referido eixo acompanha, num primeiro momento, após a interseção dessa na primeira rotunda adjacente ao edifício da ONU e no seguimento que fronteira o Parque Urbano e marginal, conquistando um aprazível percurso em proximidade.

A posição perpendicular à malha que estes edifícios tomam garante a permeabilidade e relações entre estas, acentuadas pela disposição, patente em toda a proposta, de passeios (em galeria) e ciclovias ao longo dos edifícios que permitem a ligação entre eles. O intento passa por gerar relações visuais entre os ambientes naturais e urbanos que contornam o terreno do antigo Parque Urbano e transmitir uma imagem de continuidade e expansão do edificado por entre o Rio Geba (a Marginal), criando, no entanto, elementos que delimitem a excessiva acção do homem sobre o meio natural e o preservem.

**Justificação da
solução Proposta**



Figura: 76-
Habitação Plurifami-
liar e relação com o
Rio Geba. c. 2020



Es. 1/2,000

Justificação da solução Proposta

A parcela que abarca o Parque Urbano, apresenta-se ladeada pela Marginal, centro comercial, anfiteatro/ ar livre, espelho de água e a noroeste escolas, skatepark avançado, skatepark infantil, equipamentos infantis, bebedouros, bebedouros canino e pavilhão desportivo, campos desportivos ao ar livre, zonas de estacionamento, uns amplos passeios interligando-se entre espaços relvados e arborizados e ciclovias de modo a proporcionar um confortável espaço de estar e circulação. No avanço desses salienta-se o Porto de Bandim, que participa no remate e transição entre estas duas entidades e assinala, ainda, a entrada do mesmo ao Bairro Ministro.

Através de orgânicas ligações pedonais e ciclovias presentes ao longo de toda a composição do Parque Urbano, apresenta-se articulado com o vetor viário Rua 3 de Agosto, liberto de circulação rodoviária, que contorna toda a marginal e proporciona um aprazível passeio mais próximo de toda a paisagem do Parque e Marginal. Este passeio intersecta Porto de Pindjiquiti a sudeste e a noroeste Porto de Bandim, ambos que rematam em breves plataformas sobre o rio.

Justificação da solução, Proposta

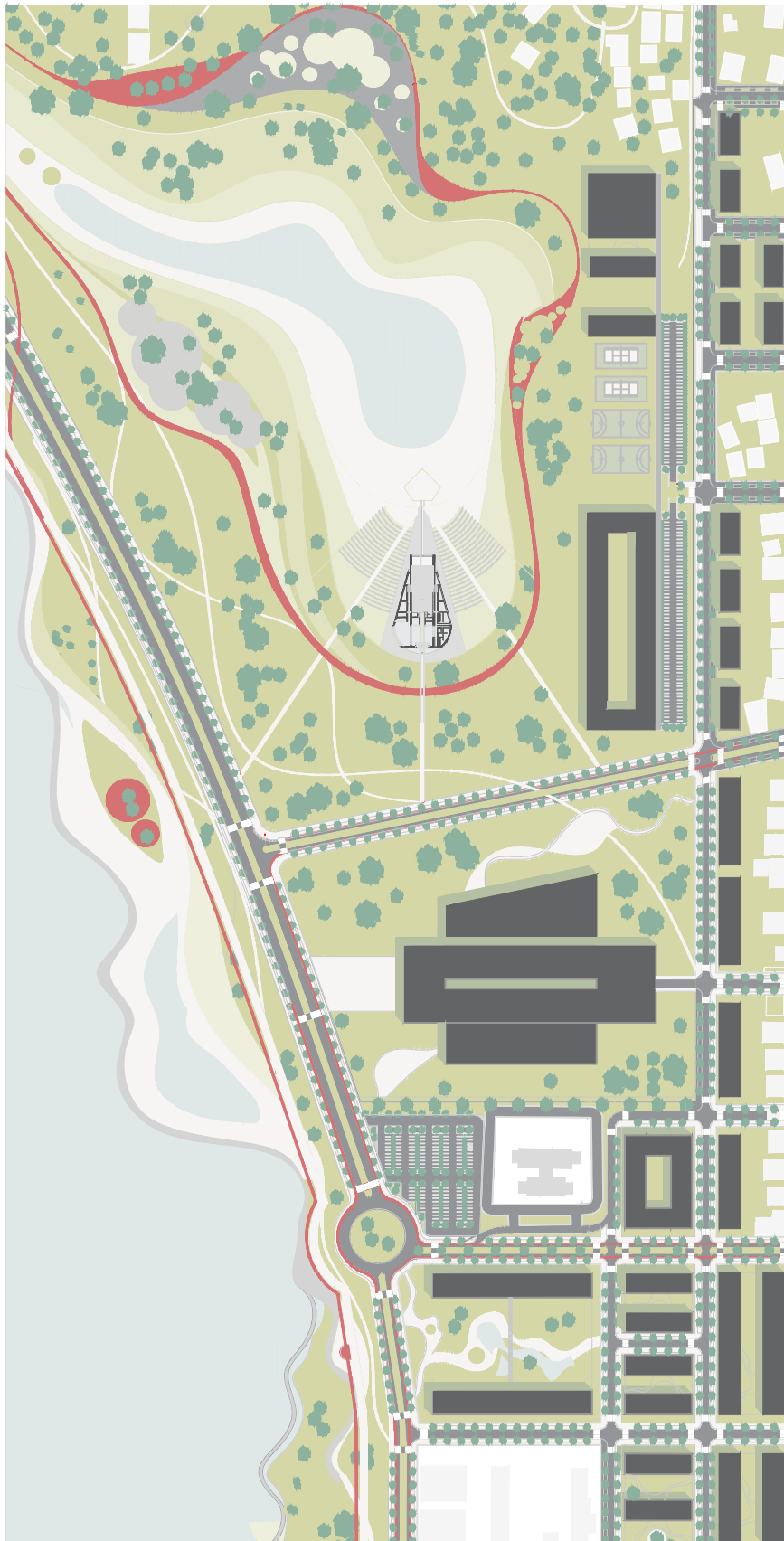


Figura: 77-
Parque urbano,
centro comercial,
habitação plurifamiliar
e relação com o Rio
Geba c. 2020



Es. 1/5,000

Justificação da solução Proposta

Em articulação com o espaço público central presente neste conjunto edificado apresenta-se, anfiteatro e de um amplo espelho de água, contornada por zonas de lazer e de total convívio à cota do terreno, à qual se acede através de diversos percursos pedonais e uma ampla escadaria em deck de madeira entre anfiteatro e esse plano de água, proporcionando ao indivíduo um espaço de lazer em intrínseco contato com o Parque Urbano e a Marginal. Ladeado a nordeste por esta bacia e a sudoeste pelo eixo principal. Ou seja a Rua 3 de Agosto, passeios, ciclovias e diversos percursos pedonais. Mais a nordeste deste destaca-se, a composição de edifícios de carácter público de máximo três pisos que se estendem para segundo eixo viário que coneta com a rotunda do Estádio 24 de Setembro e eixo principal da malha da cidade ALCP.

Justificação da solução Proposta



Figura: 78-
Anfiteatro, Av. 3 de
Agosto e relação com
o Rio Geba c. 2020



Justificação da solução Proposta

P04: Este perfil localiza-se na Marginal Rua 3 de Agosto cujas extremidades perpassam pela rotunda que abarca praça S. José, Porto de Pindjiquiti e Av. Amílcar Cabral e a sudoeste a artéria perpassa na rotunda de estádio 24 de setembro e Porto de Bandim, a sua conformação destaca duas faixas de rodagens de sentido opostos.



Figura: 79, P04-
Planta e Perfil. c. 2020

Justificação da solução, Proposta

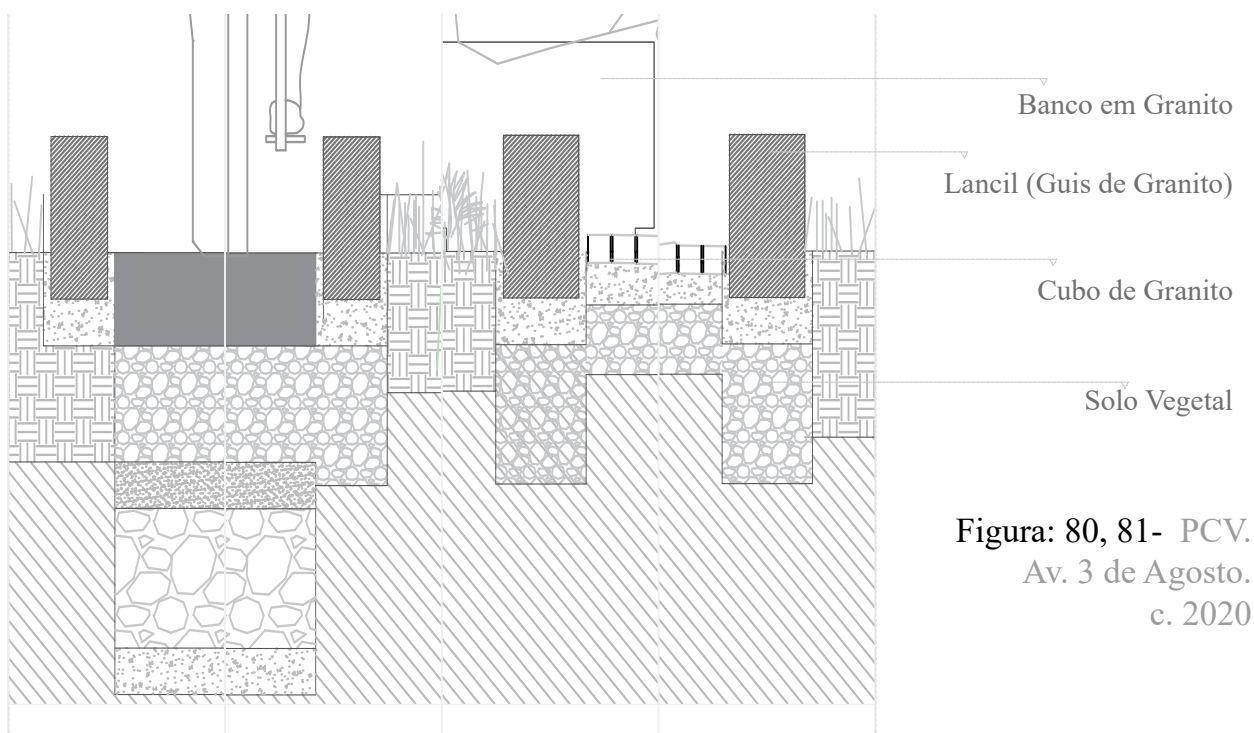
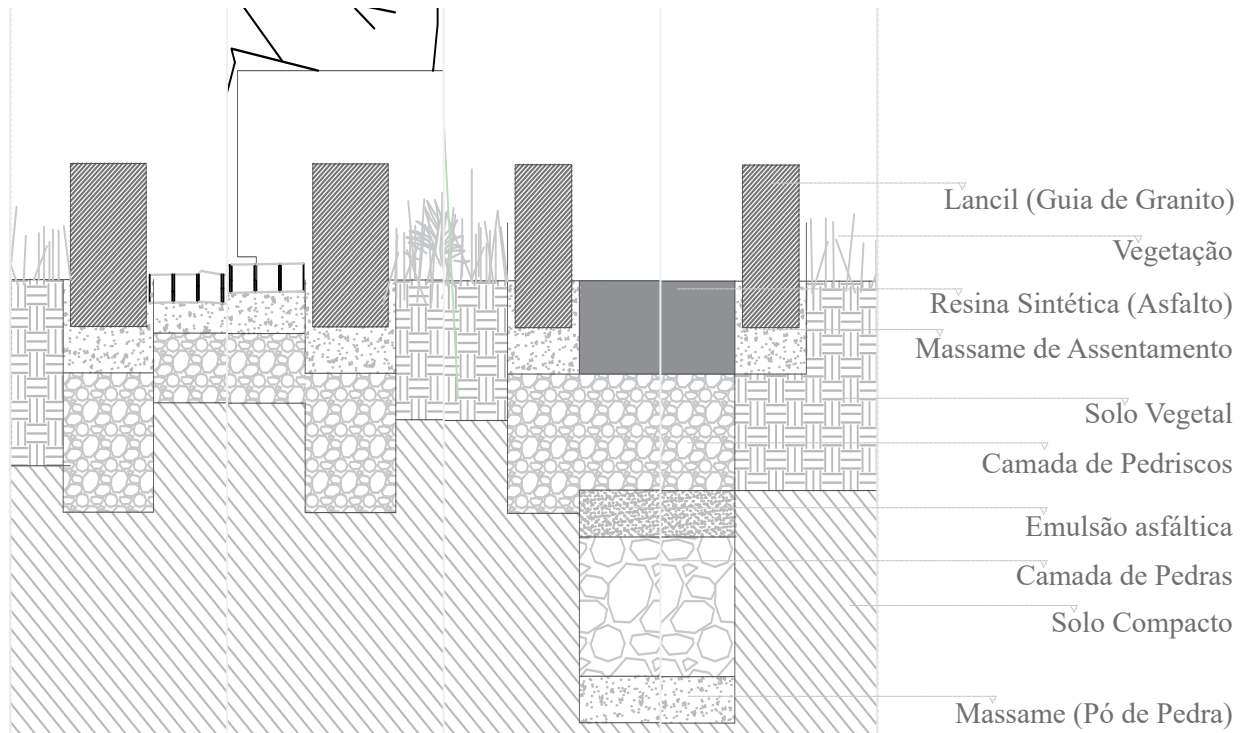


Figura: 80, 81- PCV.
Av. 3 de Agosto.
c. 2020

Justificação da solução Proposta

No que toca a conformação do Anfiteatro, deve-se ao mix de diversidades culturais, étnicos desse povo, no qual salienta os momentos festivos e as vivências que nela é passada de geração em geração.

Partindo desses princípios, esta praça foi inspirada através dos antigos teatros gregos, que se apresentavam como praças que dependiam da ramificação com uma paisagem adjacente, a qual servia como o pano do fundo. com tudo, de modo a dar protagonismo e valorização.

Um destes edifícios mais a centro serve de apoio à referida praia artificial e anfiteatro, albergando plateia interna para trezentos lugares, balneários/ sanitários, posto de informação associado à atividade da cultura local e diversos, uma pequena loja de produtos típicos da cultura guineense, entre outros.

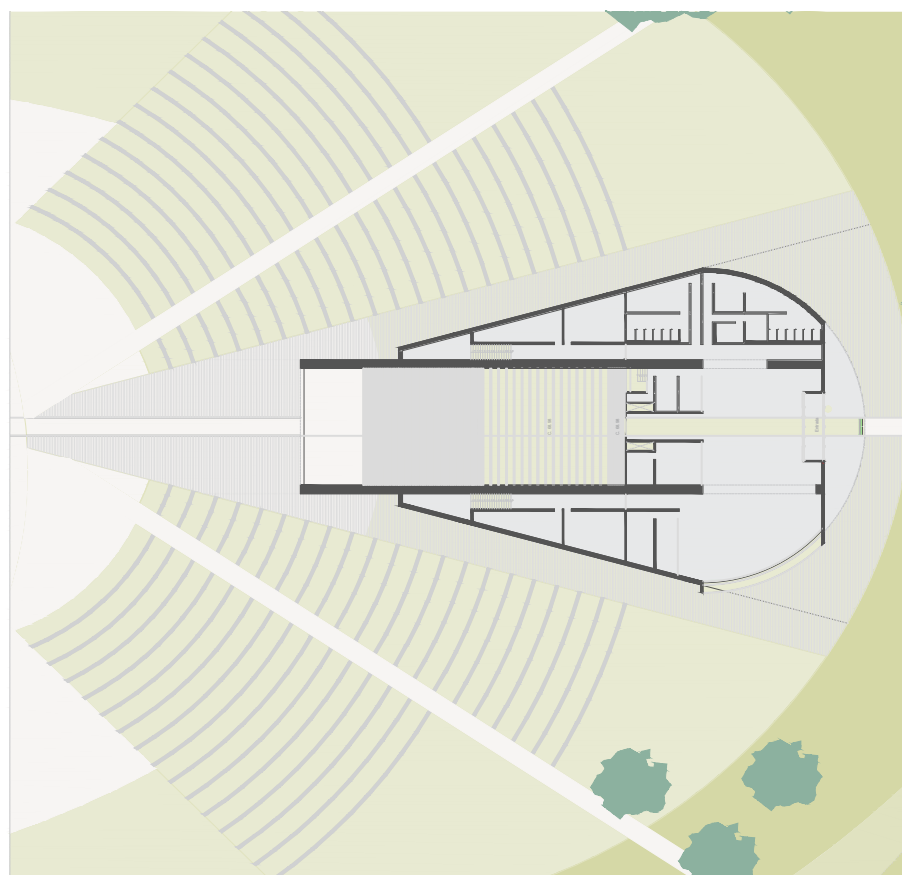


Figura: 82-
Anfiteatro e
envolvente. c. 2020



Es. 1/1,000

Justificação da solução Proposta

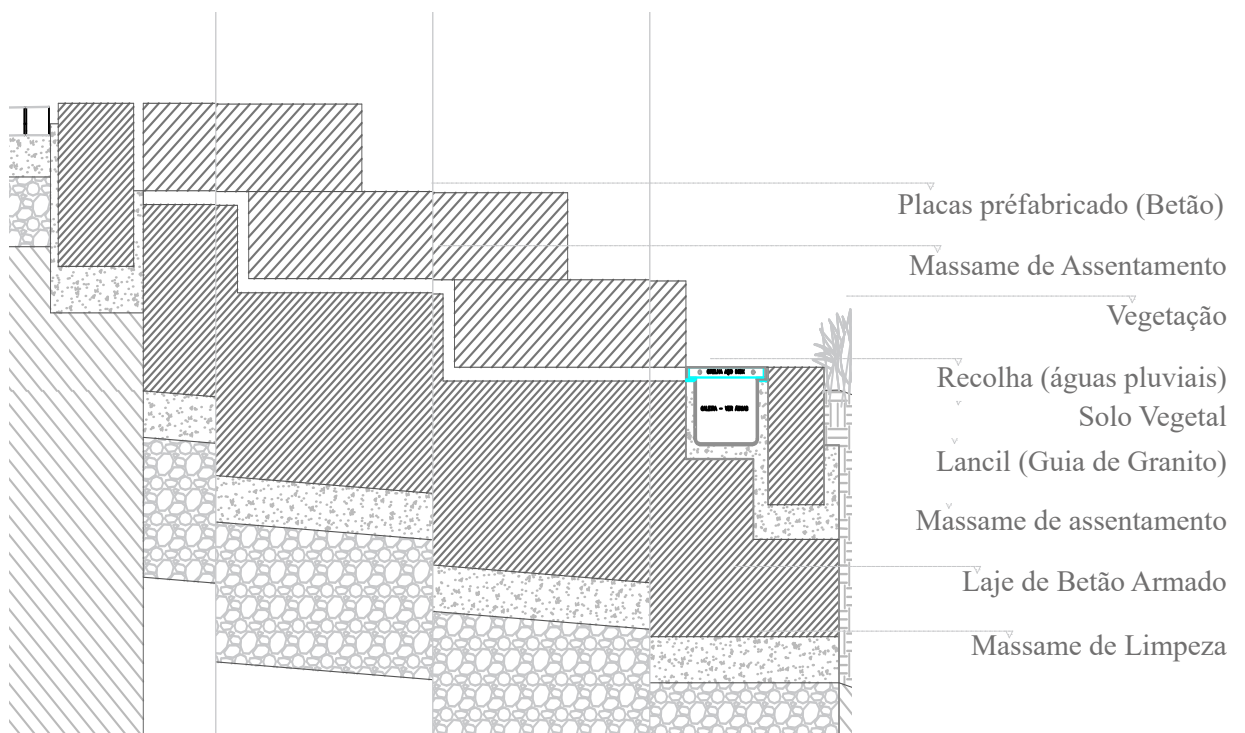
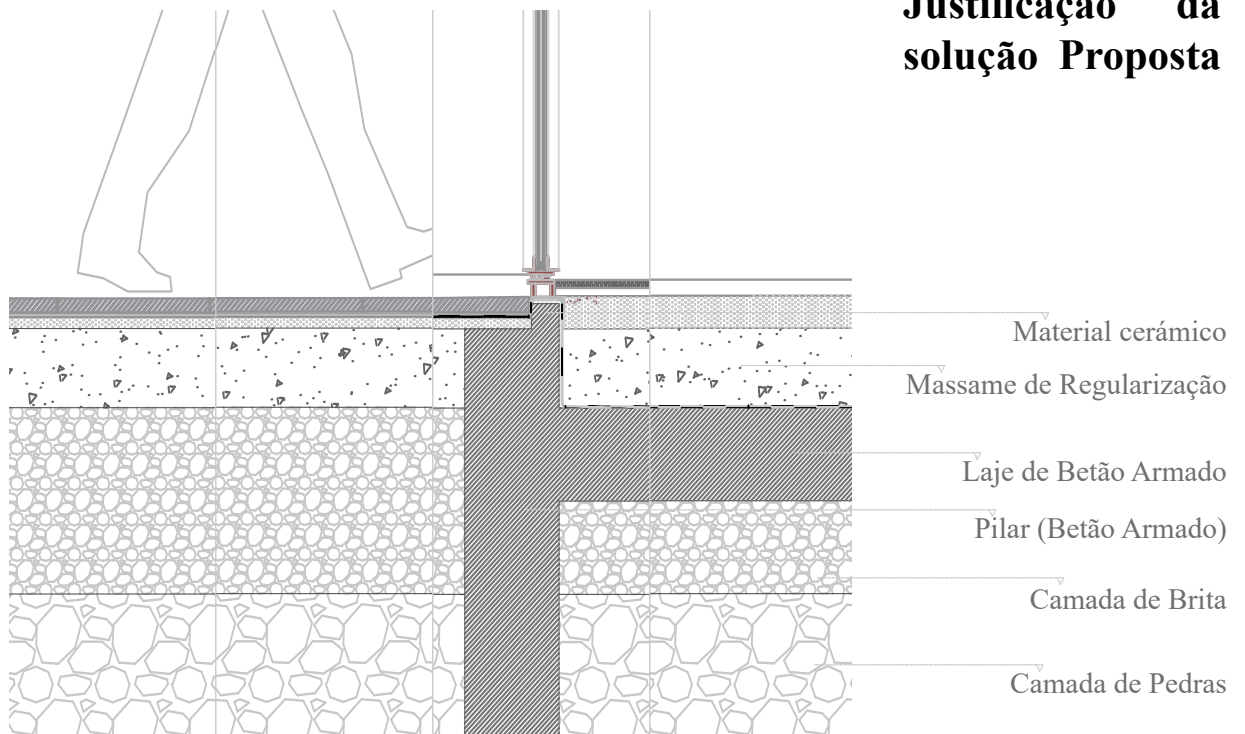


Figura: 83, 84- PCV
Exterior do
Anfiteatro

Justificação da solução Proposta

A divisão longitudinal provocada neste segundo momento dos eixos cicloviário e pedonal paralelos a eixo principal, ou seja, a Rua 3 de Agosto, permite apropriações distintas nos dois espaços que o ladeiam e nas respectivas margens. Assim, na área total entre a margem que abraça o rio, consolida-se, paralelamente à margem, um espaço dedicado aos pontos de observação, de contato com a água e ao desporto ao ar livre e a segunda margem, atividade última patente na região. Este é composto por um extenso espaço central destinado à carga e descarga de embarcações, actividades turísticas, “ao Porto de Bandim” abastecimento e recolha, entre outros. Este espaço encontra-se ladeado por um edifício de apoio com pé direito duplo e amplas galerias voltadas para o plano de água e a Marginal sob as quais se desenvolve um pavimento granítico. Nestes dois pontos, o passeio desdobra-se, contorna os edifícios e convida o indivíduo a ir até à marginal e participar da acção que aí se desenrola. Em prol de toda a composição proposta para o Parque Urbano, propõe-se a requalificação do edifício adjacente a rotunda que servia como depósito/ armazém no pós-independência, preservando assim a sua memória.

Justificação da solução Proposta



Figura: 85-
Rotunda do Estádio 24
de Setembro, parque
de estacionamento e
zonas de
Contemplanção c. 2020



Es. 1/2,000

Justificação da solução Proposta

Requalificação do Porto de Bandim

Porto de Bandim localiza-se num ponto estratégico, entre a ramificação do Parque Urbano, Estádio 24 de Setembro e Bairro Ministro. A sua conformação participar-se-á na redefinição, regularização e requalificação do território, que se apresenta como um enorme vazio urbano e que é utilizável unicamente nos horários compreendidos entre as 06h00 as 15h00 para comércio “informal” (pesca). No entanto, é uma área de grande potencialidade na expansão e desenvolvimento da cidade e do turismo marítimo cujas as ligações as ilhas de Bijagós (Bolama, Bubaqui,...).

Apesar da conjuntura de opostos e contradições no uso e relação com o Estádio 24 de Setembro, Parque Urbano e redes viárias adjacentes, esta parcela apresenta-se como uma área capaz de desenvolver um espaço público qualificado e estruturado, direcionado para o turismo e ainda, albergar um equipamento público e parque de estacionamento de apoio a este.

Porém, a proposta baseia-se na introdução do novo desenho capaz de satisfazer, em primeiro lugar, o turismo e a sua relação com demais áreas, salientando ainda a sua relação visual como pedonal e ciclovitário com o Estádio 24 de Setembro e Parque Urbano.

A solução torna-se certamente mais satisfatória e sólida, quando é conjugado com a Acessibilidade e Mobilidade, por outro lado, a proposta que abarca toda a Marginal de Rio Geba, partindo desde o Porto de Bissau, Amura, “fortaleza de S. José”, Bissau-Velho “praça de S. José”, Porto de Pindjiquiti. A nova proposta habitacional abraça o edifício da ONU, de modo a fixar habitantes de maneira a não haver rotura programática nesse ponto. Centro Comercial Parque Urbano até esta parcela do Porto de Bandim. Pois, um dos objetivos é também quebrar a limitação que este espaço impõe na cidade. Contudo, a expansão de Bissau destacou-se pela negativa em todos os vertentes no que toca a urbanização. Assim esta intervenção romper á com esta contradição.

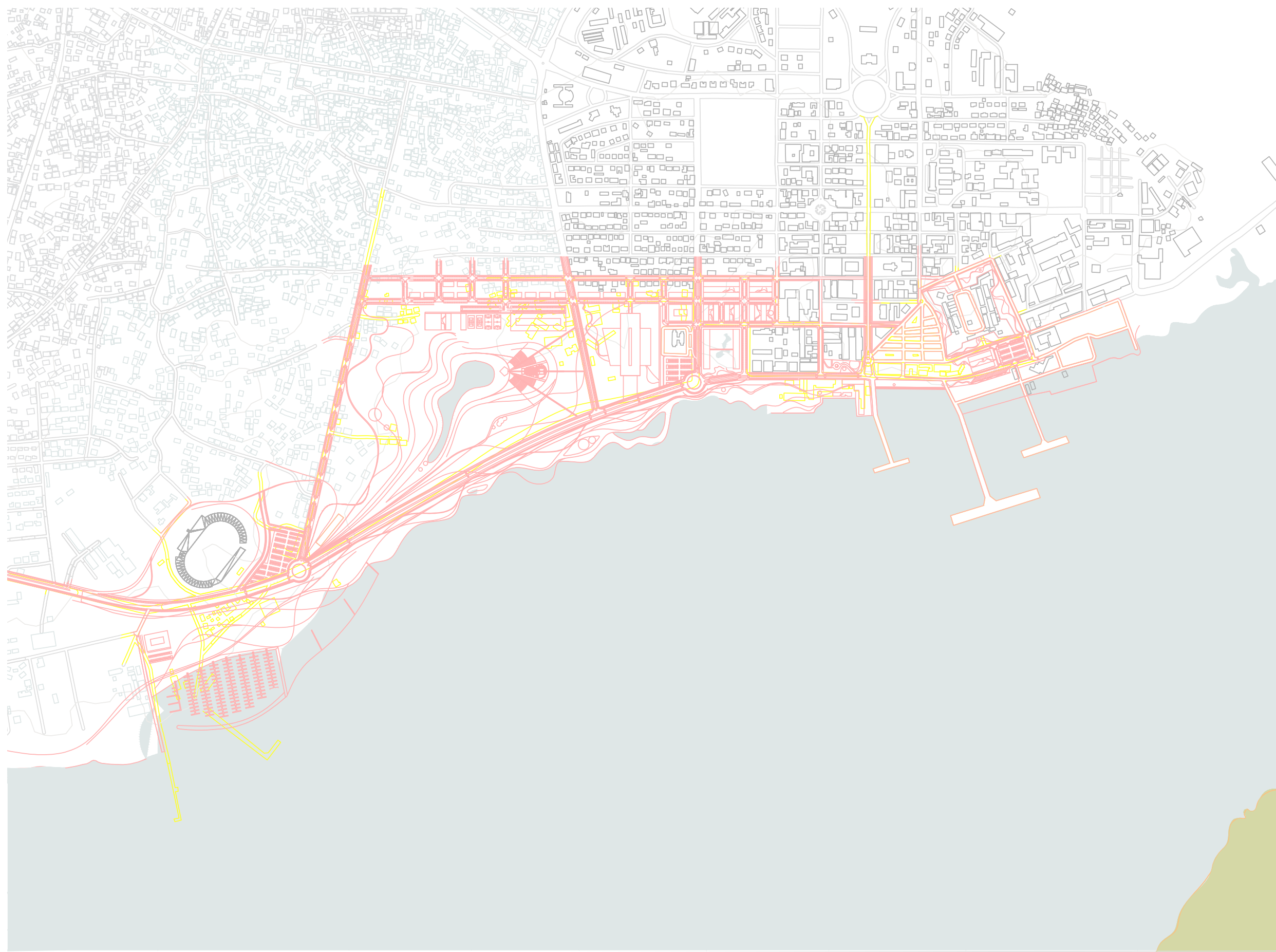
Justificação da solução Proposta



Figura: 86- Porto de
Bandim c. 2020



Es. 1/5,000



Vermelhos e Amarelos



Es. 1/10,000



Propósta (a Marginal)



Es. 1/10,000

Capítulo 04

CONCLUSÃO

Conclusão

Frente às problemáticas abordadas no decorrer desta dissertação, procurou-se desenvolver uma estratégia de intervenção para a cidade de Bissau que aponte para o diálogo entre a cidade “formal” e “informal”, entre o mix da tradição com a informalidade construtiva e o meio natural em que se insere. Pretende-se, deste modo, gerar articulações e relações entre estas duas realidades - formal e informal -, que desde tempos remotos constituem e caracterizaram o território de Bissau, principalmente entre o Porto de Bissau e a Praça de Mártires, a “malha de 1919”³⁸. Para além da requalificação de espaços naturais e urbanos, a consolidação de novos programas em conformidade com a frente Marginal, revelam-se cruciais para promover uma revitalização desta área, conferindo-lhe novas qualidades e possibilidades de uso.

38. MILHEIRO, Ana Vaz.
Guiné-Bissau-2011 p.10

A Marginal de Rio Geba de Bissau, onde se centra a intervenção proposta, é desde o período colonial um elemento determinante da cidade. Pretende-se com a intervenção potencializar o seu valor, fazendo da Marginal um elemento organizador e estruturador das realidades formais e informais da cidade, de modo a responder tanto aos problemas de mobilidade e acessibilidade - que condicionam a articulação entre zonas e a conexão da cidade ao rio - como ao défice de qualidade dos espaços e usos urbanos.

Neste sentido, a resolução da ineficiência do transporte público e a implementação de apazíveis percursos para todos os modos e o seu diálogo torna-se crucial para o qualificado desenho de espaço público capaz de suportar e articular distintas realidades, atrair pessoas e responder da melhor forma a todas as necessidades. Associados a estes percursos apresentam-se conjuntos de massas edificadas que albergam diferentes programas que se sucedem interrelacionados e articulados com o espaço em que se inserem.

39. MILHEIRO, Ana Vaz.
Guiné-Bissau-2011 p.10

Em suma, identificou-se em Bissau a necessidade de um plano estratégico capaz de devolver a sua significativa contextualização ligada à “Garden City, com os ideais culturalistas do City Beautiful movement”³⁹ e, assim, oferecer elementos firmes que amarrem todo o desenho e acurêm as pessoas ao lugar. A intenção desta proposta é a de contribuir para o desenvolvimento de um espaço unitário, claro, intuitivo e organizado, a partir da seleção e valorização dos elementos que se consideram relevantes e necessários para a cidade, paralelamente à atenuação dos conflitos, das tensões e das redundâncias.

Capítulo 06

BIBLIOGRAFIA

- AGUIAR, Armando. 1961. *Guiné- pequena monografia*, Agência Geral do Ultramar. Lisboa;
- AGUIAR, Armando. 1964. *Guiné Minha Terra*. Agência Geral do Ultramar. Lisboa;
- AGUIAR, Armando. 1967. 2ª edição, *Guiné- pequena monografia*, Agência Geral do Ultramar. Lisboa;
- BARRETO, João. 1938. *Histórias da Guiné-Bissau*. Instituto nacional de Estudos e Pesquisa. Guiné-Bissau;
- CCDRN - (Comissão de Cordenação e Desenvolvimento Regional de Norte). 2008. *Manual do planeamento de Acessibilidades e Transportes- princípios básicos de organização de redes viários*. Norte;
- CÂMARA MUNICIPAL DE BISSAU. 1960. *Regulamento Geral das Edificações Urbanas*. Gabinete de Estudos e Planeamento. Bissau;
- CÂMARA MUNICIPAL DE BISSAU. 2009. *Plano Estratégico da Cidade de Bissau*. Comissão de Elaboração de Estratégia Política de Desenvolvimento e do Plano de acção da Cidade de Bissau. Bissau;
- CCDRN - (Comissão de Cordenação e Desenvolvimento Regional de Norte). 2008. *Manual do planeamento de Acessibilidades e Transportes- Rotundas*. Norte;
- LOUREIRO BASTOS, Fernando. 2013. *Introduction to the constitution of the republic of Guinea-Bissau*;
- IMTT/ GPIA - (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres/ Gabinete de Planeamento Inovação e Avaliação). 2011. *Redes Ciclável - Princípios de Planeamento e Desenho*;
- MILHIERO, Ana. Vaz. 2012. Cabo Verde e Guiné-Bissau: *Itinerários pela Arquitectura Moderna Luso-Africana (1944-1974)*, Atas do Colóquio Internacional Cabo-Verde e Guiné-Bissau: Percurso do Saber e da Ciência, Lisboa, 21-23 junho;
- MILHEIRO, Ana Vaz. 2011. *África, Arquitetura e Urbanismo de Matriz Portuguesa*. O Gabinete de Urbanização Colonial e a Arquitectura de Promoção Pública na Guiné-Bissau durante o Estado Novo, Fernandes, J. M. (coord.). Lisboa;
- MILHIERO, Ana. Vaz; FIÚZA, Filipa. 2008. *Urbanidades Arquitectura e sítios Históricos da Guiné-Bissau*. Instituto nacional de Estudos e Pesquisa. Guiné-Bissau;
- WACHSMUTH, David. 2014. *Cidade como Ideologia*. Berlim, Jovis;

Dissertações

- GRAÇA DIAS, Manuel. 2008. *Depois da cidade viária*. Universidade do Porto, Porto- (tese de Doutoramento; doc. policopiado);
- MENDY, François. 2006. *A cidade de Bissau. Planeamento e Gestão Urbana*: Université Cheikh Anta Diop de Dakar. (tese de Doutoramento; doc. policopiado);
- SANTOS, Rafael Sousa. 2016. *Vida e Movimento: Hipóteses de regeneração urbana a propósito da Estrada da Circunvalação do Porto*. Universidade do Porto, Porto- (dissertação de Mestrado; doc. policopiado);
- TORRES, Sara F. S. 2016. *O Desenho Urbano na Relação com a Natureza: le corbusier*, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Departamento de Arquitetura, Coimbra- (dissertação de Mestrado; doc. policopiado);

Livros

- DOMINGUES, Álvaro. 2009. *A Rua da Estrada*. Porto: Danfne;
- DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João; PORTAS, Nuno. 2012. *Políticas Urbanas II: Transformações, regulações e projetos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian;
- DOMINGUES, Álvaro; PORTAS, Nuno; JORGE, Filipe. 2006. *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa: Argumentum;
- FARR, Douglas. 2013. *Urbanismo Sustentável, Desenho Urbano com a Natureza*, Bookman LTDA;
- MILHEIRO, Ana Vaz. 2012. *2011, Guiné-Bissau*, Circo de Ideias- Porto,
- MILHIERO, Ana Vaz. 2009. *Nos Trópicos sem Le Corbusier - arquitectura luso-africana do Estado Novo*, Lisboa;
- SIZA VIEIRA, Álvaro. 2009. *01Textos*. Porto, Civilização;

Revistas e Periódicos

- BENZINHO, Joana; ROSA, Marta. 2015. *Guia Turístico. A Descoberta da Guiné-Bissau*. Dezembro
- MILHIERO, Ana. Vaz. 2009. *Arquitectura em Bissau dos Gabinetes Coloniais 1944-1974*, revista USJT-ARQ.URB n.º 2, 2.º semestre. São Paulo;
- PÚBLICO, jornal. 2019. *Dragagens no Tejo vão avançar para criar corredor para navios de Mercadorias*. Sábado 3 de Agosto, pp. 18;

ACÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO - disponível em
<http://www.adbissau.org>

AFRIC-ANA Blogue - disponível em
<http://afric-ana.blogspot.com/>

AFRICANIDADE Blogue - disponível em
<http://africanidades.blogspot.com/>

ARQUIVO CIENTÍFICO TROPICAL- Digital Repositório - disponível em
<http://actd.iict.pt/>

ATLANTIC WALK- SOLÀ-MORALES, Manuel. 2000-2004. Projeto de Planeamento, Urbanização e construção de todo complexo. Porto.- disponível em
<http://manueldesola-morales.com/proys/Porto.htm>

DIDINHO- projecto Guiné-Bissau contributo - disponível em
<http://www.didinho.org>

GUINÉ BISSAU DOC - disponível em
<https://guinebissaudocs.wordpress.com/>

GUINÉ BISSAU DOC - disponível em
<https://guinebissaudocs.wordpress.com/2012/12/19/viagem-a-arquitectura-portuguesa-da-guine-bissau-publico/>

LUÍS GRAÇA E CAMARADAS DA GUINÉ. Blogue - disponível em
<https://blogueforanadaevaotres.blogspot.com/2011/07/guine-6374-p8557-album-fotografico-de.html>

PENSÃO D. BERTA BISSAU- Noite Guineense/ 1 de fevereiro - disponível em. <http://pensaodbtabissau.wordpress.com/>

RUMO A FULACUNDA cc 1420- Guiné- 65/67 - disponível em
<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA DA GUERRA COLONIAL- Guiné (4) Cidade de Bafatá e Bissau - disponível em
https://www.ensp.unl.pt/luis.graca/guine_guerracolonia14_cidades.html

TERRA COR DE SAÚDE- Retratos e memórias que envolvem a saúde - disponível em
<http://terracorsaudade.blogspot.com/>

Capítulo 07

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura: 01- Bissau colonial e moderna, Vista geral de Porto de Bissau. Autor: Manuel Caldeira Coelho. Fur Mil TRMS da CCAÇ 1589/BCAÇ 1894, Nova Lamego e Madina de Boé. c.1966/68. (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 02- Bissau colonial e moderna, A Marginal, Praça de S. José. Autor: Manuel Caldeira Coelho. Fur Mil TRMS da CCAÇ 1589/BCAÇ 1894, Nova Lamego e Madina de Boé. c.1966/68. (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 03- Bissau colonial e moderna, Av. Amílcar Cabral. Autor: Manuel Caldeira Coelho. Fur Mil TRMS da CCAÇ 1589/BCAÇ 1894, Nova Lamego e Madina de Boé. c.1966/68. (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 04- Vista Aérea da Cidade de Bissau. Autor: Portal Ilustrado ED. foto serra- Bissau. (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 05- Carta Militar. República da Guiné-Bissau. c. 1978. fonte: Camara Municipal de Bissau. (cons. em 18-02-2020)

Figura: 06- Tabanca/ Aldeia de Intim, antes da Guerra Colonial. (<https://entrefogocruzado.wordpress.com/>) (cons. em 18-02-2020)

Figura: 07- Bissau. Tabanca/ Aldeia. fonte: adaptação de foto, cortesia do Instituto de Investigação Científica tropical, Arquivo Histórico Ultramarino. (<https://entrefogocruzado.wordpress.com/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 08- Rua em frente ao Restaurante Solmar. foto: Mário Trindade. ex. Operador Cripto, CMI/Cumeré-Guiné. c. 1971/73 (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 09- Praça de S. José/ Bissau-Velho. fonte: adaptação de foto, cortesia do Instituto de Investigação Científica tropical, Arquivo Histórico Ultramarino. (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 10- Monumento ao Esforço da Raça. Praça do Império. (atual praça dos heróis). Edição “foto Serra Colecção Portuguesa” c. 1072. (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 11- Amura Amuralha. Autor: Manuel Caldeira Coelho. Fur Mil TRMS da CCAÇ 1589/BCAÇ 1894, Nova Lamego e Madina de Boé. c.1966/68. (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 12- Aeroporto de Bissau, Vista da aerogare e torre de controle. fonte: adaptação de foto, cortesia do Instituto de Investigação Científica tropical, Arquivo Histórico Ultramarino. (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 13- Cais Porto de Bissau/ Pindjiquiti. Autor: Manuel Caldeira Coelho. Fur Mil TRMS da CCAÇ 1589/BCAÇ 1894, Nova Lamego e Madina de Boé. c.1966/68. (<https://rumoafulacunda.wordpress.com/bissau-vi/>) (cons. em 14-04-2020)

Figura: 14- Praça Honório Barreto e Hotel Portugal. Bilhete Postal, nº 130, Edição “foto Serra” (Coleção “Guiné portuguesa”). foto. Agostinho Gaspar, origem. <http://blogueforanadaevaotres.blogspot.com/2010/03/guine-6374-p5928-memoria-dos-lugares-72.html>. (cons. em 10-03-2020)

Figura: 15- Carta Militar. República da Guiné-Bissau. plano da praça de S. José, protegido pela muralha. c. fonte: Camara Municipal de Bissau. (cons. em 18-02-2020)

Figura: 16- Carta Militar. República da Guiné-Bissau. plano da expansão urbana a partir da praça S. José. c. fonte: Camara Municipal de Bissau. (cons. em 18-02-2020)

Figura: 17- Sé Catadral de Bissau. foto: (Autor. 2020)

Figura: 18- Transformação da Sé catadral de Bissau, João Simões. c.1945 fonte: Milheiro Ana Vaz, Artigo. Arquitetura em Bissau e os Gabinetes de Urbanização colonial -1944/1974

Figura: 19- Carta Militar. República da Guiné-Bissau. plano Urbano aprovado em 1948. c. fonte: Camara Municipal de Bissau. (cons. em 18-02-2020)

Figura: 20- Guiné-Portuguesa. Cf. Levantamento efectuado em 1952 pela Missão Geo-Hidrográfica da Guiné- Comandante e oficiais do NH. “MANDOVI”. Fotografia aérea da Aviação Naval (Abril de 1949). Restituição dos serviços cartograficos do exercito. (fonte CMB, Luis Graça- Subsídios para a História da Guerra coloneal. (cons. em 20-02-2020)

Figura: 21- Cf. Planta de Implantação. Trabalho nº 194, c.1948. fonte: Milheiro Ana Vaz, Artigo. Arquitetura em Bissau e os Gabinetes de Urbanização colonial -1944/1974

Figura: 22- Palácio do Governador. foto. Manuel Caldeira Coelho. Fur Mil TRMS da CCAÇ 1589/BCAÇ 1894, Nova Lamego e Madina de Boé. c.1966/68. (<http://blogueforanadaevaotres.blogspot.com/2011/07/guine-6374-p8557-album-fotografico-de.html>) (cons. em 10-03-2020)

Figura: 23- Associação Comercial industrial e agrícola da Guiné (atual cede PAIGC). c. 1960 foto. adaptação de foto, cortesia do Instituto de Investigação Científica Tropical. Arquivo Histórico Ultramarino. <http://actd.iict.pt/> (cons. em 10-03-2020)

Figura: 24- Rua Principal de Bairro de Ajuda. c. Pensão D. Berta Bissau. fonte. <http://pensaodbertabissau.wordpress.com/> (cons. em 10-03-2020)

Figura: 25- Passeio na Marginal de Bissau. Edição “foto Serra” (Coleção “Guiné Portuguesa”). foto. Agostinho Gaspar, origem. <http://blogueforanadaevaotres.blogspot.com/2010/03/guine-6374-p5928-memoria-dos-lugares-72.html>. c. 1968 (cons. em 10-03-2020)

Figuras: 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, (figuras Autor).

Figura: 44- Marginal Bissau, Porto de Bissau. c. 1968 foto. adaptação de foto, cortesia do Instituto de Investigação Científica Tropical. Arquivo Histórico Ultramarino. <http://actd.iict.pt/> (cons. em 10-03-2020)

Figura: 45- Rotunda - autor. Solà-Morales, Manuel. Projeto de Planeamento Urbano. Porto- Portugal. c.2000-2004 (<http://manueldesola-morales.com/proys/Porto.htm>) .(cons. em 24-05-2020)

Figura: 46- Equipamento Público e usos recreativos- autor. Solà-Morales, Manuel. Projeto de Planeamento Urbano. Porto- Portugal. c.2000-2004 (<http://manueldesola-morales.com/proys/Porto.htm>) .(cons. em 24-05-2020)

Figura: 47- Corte/Perfis- autor. Solà-Morales, Manuel. Projeto de Planeamento Urbano. Porto- Portugal. c.2000-2004 (<http://manueldesola-morales.com/proys/Porto.htm>) .(cons. em 24-05-2020)

Figura: 48- Esquisso- autor. Solà-Morales, Manuel. Projeto de Planeamento Urbano. Porto- Portugal. c.2000-2004 (<http://manueldesola-morales.com/proys/Porto.htm>) .(cons. em 24-05-2020)

Figura: 49- Projeto de Planeamento Urbano- Porto- autor. Solà-Morales, Manuel. Projeto de Planeamento Urbano. Porto- Portugal. c.2000-2004 (<http://manueldesola-morales.com/proys/Porto.htm>) .(cons. em 24-05-2020)

Figuras: 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86 (figuras Autor).

Capítulo 05

ANEXOS

ANEXOS - 01

Vermelhos e Amarelos, Desenhos proposta
(a marginal), A3

ANEXOS - 02

Maquetes

ANEXOS - 03

Mapas relacionados com a primeira etapa
de construção da cidade e sua evolução até 1974.

ANEXOS - 04

Mapas relacionados com as construções
após 1974.

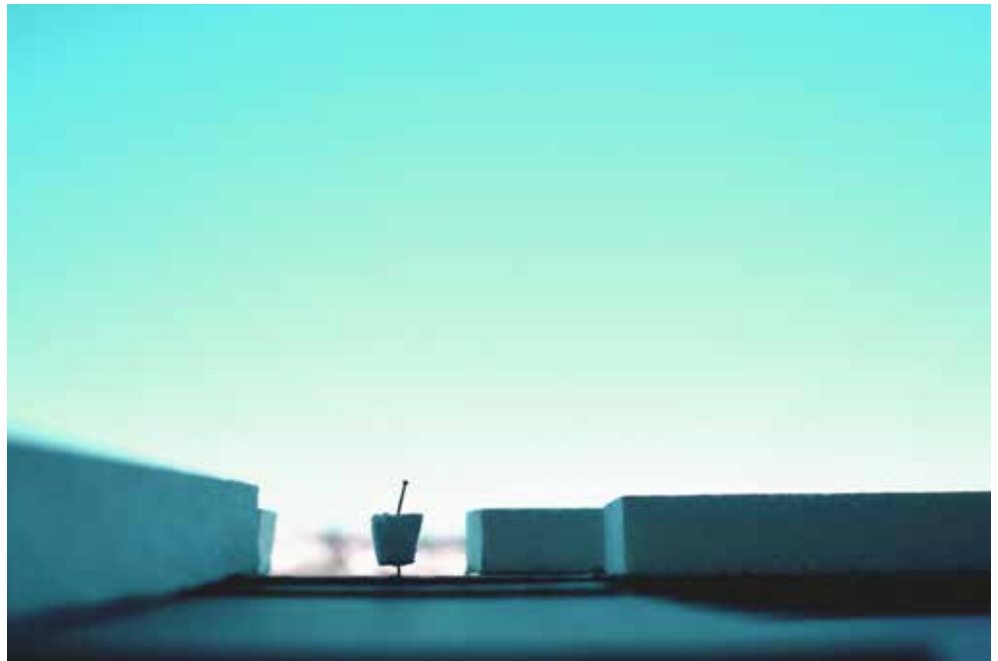
ANEXOS - 05

Levantamentos e esquissos relativo a visita a
cidade de Bissau.

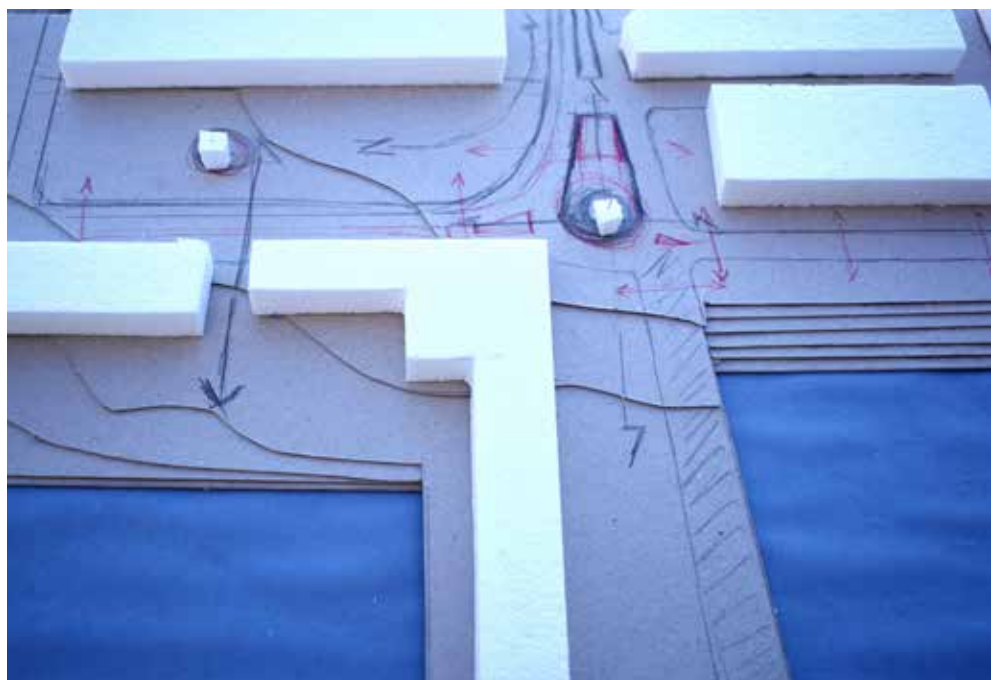
ANEXOS - 06

Esquissos relativo a proposta da Marginal Rio
Geba.

Relação entre Porto de
Pindjiquiti e Busto de
Amílcar Cabral
. c. 2020



Relação entre Porto
de Pindjiquiti, a
rotunda, Bissau-velho,
Av. Amílcar Cabral e
praça do Mártires c.
2020





Relação entre Porto de
Pindjiquiti e Busto de
Amílcar Cabral
. c. 2020



Relação entre Porto de
Pindjiquiti, a rotunda,
Bissau-velho e praça
do Mártires

Figura: 54- P18-
Porto de Pindjiquiti,
(Mom di Timba). UP.
c. 2020



Figura: 54- P18-
Porto de Pindjiquiti,
(Mom di Timba). UP.
c. 2020

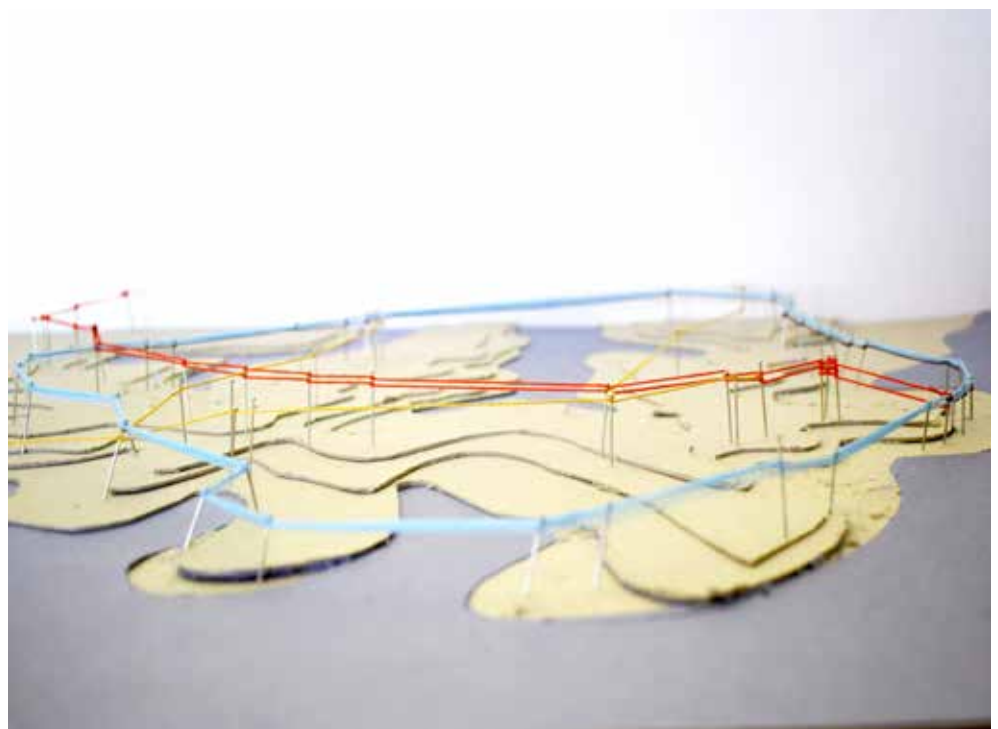




Figura: 54- P18-
Porto de Pindjiquiti,
(Mom di Timba). UP.
c. 2020

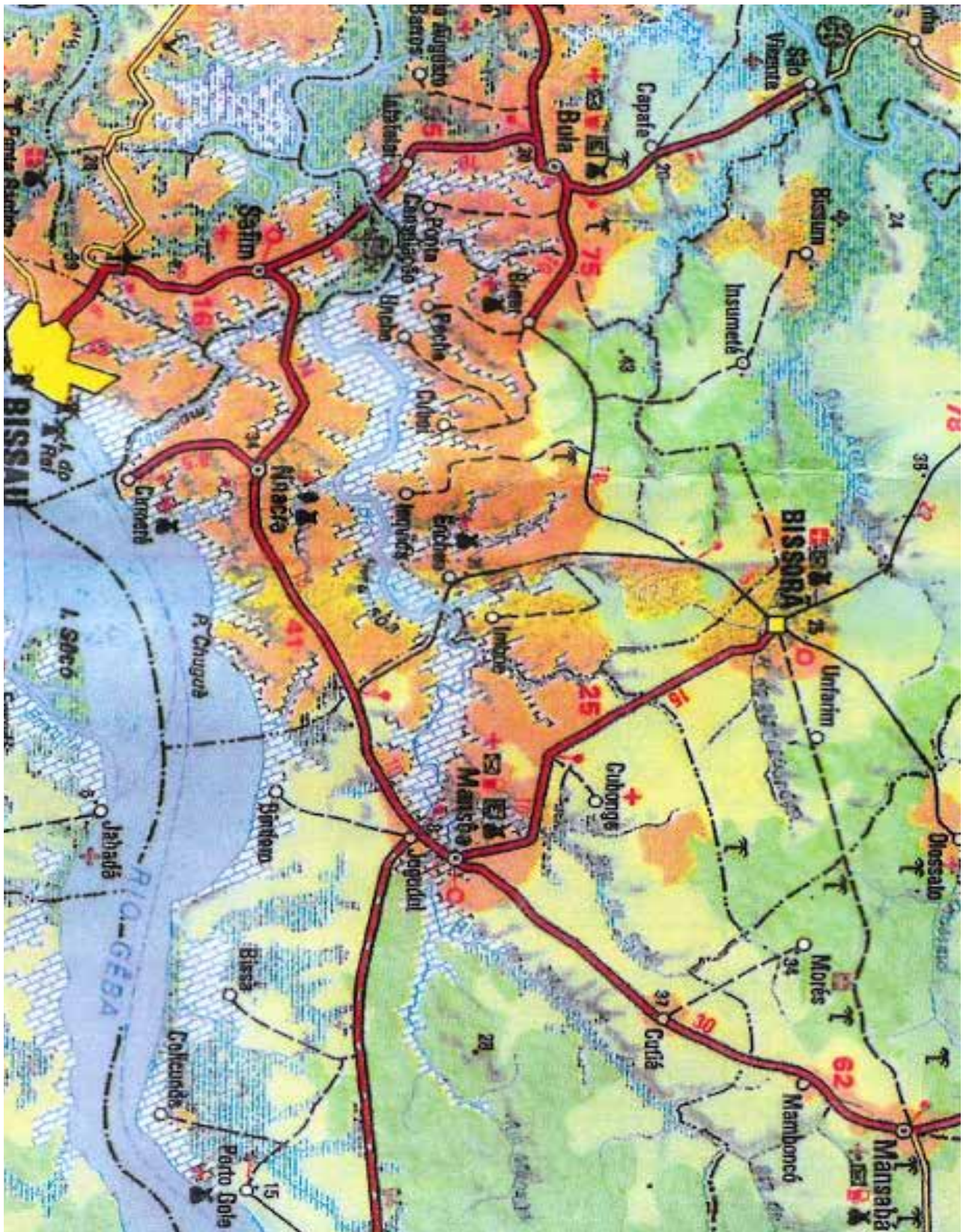
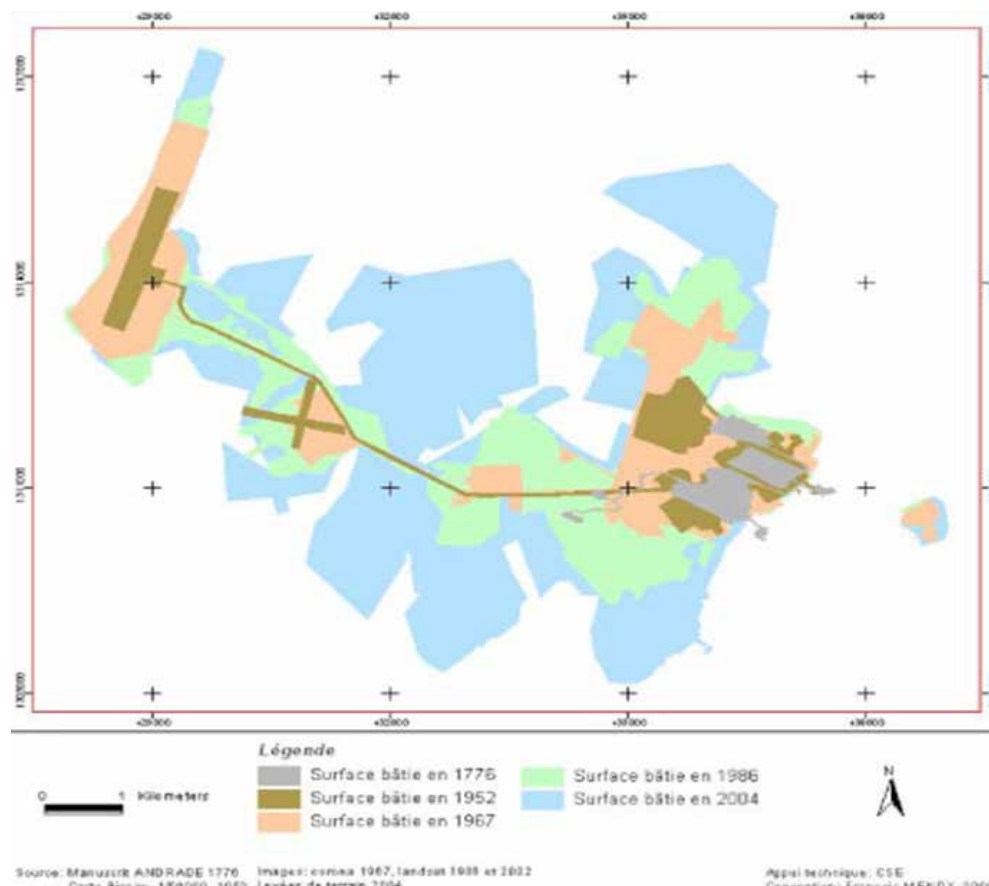


Figura: 54- P18-
Porto de Pindjiquiti,
(Mom di Timba). UP.
c. 2020



Figura: 54- P18-
Porto de Pindjiquiti,
(Mom di Timba). UP.
c. 2020



CENTRO DE GEOGRAFIA DO ULTRAMAR
CARTA DA PROVINCIA DA GUINE

