

BISSAU 2030

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 2030

ONU HABITAT
POR UM FUTURO URBANO MELHOR



Câmara Municipal
de Bissau

Copyright © Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat) 2019 e Câmara Municipal de Bissau

Todos os direitos reservados © Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat)
P.O. Box 30030 00100 Nairobi GPO KENYA
Tel: 254-020-7623120 (Sede)
www.unhabitat.org

AVISO LEGAL

As designações utilizadas e a apresentação do material nesta publicação não implicam a manifestação de qualquer opinião por parte do Secretariado das Nações Unidas em relação ao estatuto legal de qualquer país, território ou área ou suas autoridades, ou relativo a delimitação das fronteiras ou dos limites quanto ao seu sistema económico ou grau de desenvolvimento. Trechos podem ser reproduzidos sem autorização, desde que a fonte seja indicada. As opiniões expressas nesta publicação não refletem necessariamente as opiniões do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), das Nações Unidas ou dos membros do Estado.

Foto da capa: Guiné-Bissau e as ilhas Bijagós © USGS / ESA

EQUIPA DE PROJETO

Gerente de projeto: Mathias Spaliviero e Laura Petrella

Supervisor do projeto: Thomaz Ramalho

Laboratório de Planeamento e Desenho Urbano da ONU-Habitat: Christelle Lahoud

Equipa Nacional da ONU-Habitat Edinilson Augusto Da Silva, Luisa Kieling, Carolina Roccon, Francisco Souza, Gabriela Nascimento

Colaboradores: Evandro Holz, Marcella Guarneri, Stephanie Gerretsen, Remus Macovei, Chiara Martinuzzi, Luis Macedo, Júlia Hara Medeiros

AGRADECIMENTOS

Aos excelentíssimos senhores **António Oscar Barbosa**, Ministro de Obras Públicas, Construção e Urbanismo, **Luiz Silva de Melo**, Presidente da Câmara Municipal de Bissau, **José Biai**, Conselheiro do Primeiro Ministro para o Plano e Integração Regional, **Mário Dias Sami**, Deputado da Assembleia Nacional Popular, e **David McLachlan-Karr**, Coordenador Residente das Nações Unidas para a Guiné-Bissau, **pela liderança e apoio institucional à iniciativa**, bem como às **agências-irmãs das Nações Unidas**, demais **parceiros de desenvolvimento** na Guiné-Bissau e os incansáveis **quadros da Câmara Municipal de Bissau e do Ministério de Obras Públicas, Construção e Urbanismo** pelas extensas horas dedicadas à elaboração do plano.

Um agradecimento especial a todas as **entidades e personalidades da sociedade civil de Bissau** pelas valorosas contribuições durante às sessões de validação e planificação participativa do Bissau 2030.

Ao Governo da **República da Coreia** pelo apoio financeiro por meio do **Fundo Booyoung**.

BISSAU 2030

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 2030

ONU HABITAT
POR UM FUTURO URBANO MELHOR



NAÇÕES UNIDAS
Guiné-Bissau



Câmara Municipal
de Bissau

PREFÁCIO



O Plano de Desenvolvimento Sustentável Bissau 2030 nos revela uma nova forma de pensar a cidade de Bissau, numa perspectiva positiva, limpa, desenvolvida e sem deixar ninguém para trás. É um documento estratégico de escala local que retrata de forma explícita as dificuldades e os pontos fortes nas questões relacionadas com o quadro legal, normativo e institucional. Também apresenta os aspectos operacionais, dentre eles saneamento básico, questões ambientais e de género, com a finalidade de conferir à edilidade maior capacidade para atender as necessidades de uma cidade em rápido crescimento.

Pelas transformações ocorridas durante três séculos de existência, Bissau evoluiu de zona rural para cidade urbana. A chegada de pessoas do campo, a vinda de estrangeiros da sub-região, a aculturação e novos hábitos, transformou a cidade pouca habitada para um aglomerado populacional importante. Atualmente, Bissau alberga 1/4 da população do país, com infraestruturas insuficientes e em mau estado de conservação. Por esse motivo, destaca-se a importância deste Plano e a necessidade de pensar de forma estratégica para encontrar soluções a escala dos problemas. O Bissau 2030 é, assim, um instrumento de política valioso, que servirá de linha mestre para o desenvolvimento da cidade na próxima década. Para tal, o sucesso do mesmo dependerá também do nível de apropriação e engajamento do Governo Central e dos parceiros de desenvolvimento.

O Bissau 2030 é resultado de um exercício conjunto, liderado pela ONU-HABITAT Guiné-Bissau, a qual agradeço pelo atendimento à solicitação do governo de Bissau e cumprimento em razão da capacidade técnica revelada. O Bissau 2030 revela-se um instrumento de política alinhado às Agendas nacional, regional e global. Significar dizer que a sua implementação estará a contribuir na localização e implementação das Agendas por parte dos órgãos de decisão da Câmara.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Luiz Silva de Melo

Presidente da Câmara Municipal de Bissau

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1. CONTEXTO DO PROJETO

- 1.1. CONTEXTO
- 1.2. OBJETIVOS DO PROJETO
- 1.3. METODOLOGIA

CAPÍTULO 2. GUINÉ-BISSAU

- 2.1. VISÃO GERAL
- 2.2. QUADRO INSTITUCIONAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO
- 2.3. DESENVOLVIMENTO URBANO E RURAL

CAPÍTULO 3. SETOR AUTÓNOMO DE BISSAU

- 3.1. INFORMAÇÕES BÁSICAS
- 3.2. GEOGRAFIA E CLIMA
- 3.3. CONDIÇÕES SOCIOECONÓMICAS
- 3.4. QUADRO INSTITUCIONAL
- 3.5. QUADRO LEGAL

6

- 7
- 7
- 8

10

- 11
- 11
- 11

12

- 13
- 13
- 13
- 14
- 14

CAPÍTULO 4. ANÁLISE ESPACIAL DE BISSAU

- 4.1. ÁREA CONSTRUÍDA
- 4.2. USO DO SOLO
- 4.3. REDE VIÁRIA E ACESSIBILIDADE
- 4.4. RECURSOS NATURAIS
- 4.5. RISCOS E PERIGOS

CAPÍTULO 5. DIAGNÓSTICO

- 5.1. PRINCIPAIS DESAFIOS
- 5.2. MAPA DE RESTRIÇÕES
- 5.3. MAPAS DE ADEQUAÇÃO
- 5.4. CENÁRIOS DE CRESCIMENTO URBANO

CAPÍTULO 6. VISÃO PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE BISSAU

- 6.1. PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL BISSAU 2030 – A DIMENSÃO ESTRATÉGICA
- 6.2. MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO
- 6.3. PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL BISSAU 2030 – A DIMENSÃO ESPACIAL

16

- 18
- 20
- 22
- 224
- 26

28

- 30
- 33
- 34
- 36

38

- 39
- 39
- 58



1.1. CONTEXTO

Guiné-Bissau enfrenta atualmente um complexo cenário em relação à dinâmica populacional, incluindo uma rápida e desequilibrada migração rural-urbana. Enquanto em 1997 apenas 22,5% da população vivia em áreas urbanas, em 2015 esse número atingiu 43,4% (UNDESA, 2018).

O Setor Autónomo de Bissau (SAB) representa mais de um quarto da população nacional, concentrando cada vez maior número de pessoas. Portanto, o papel desempenhado por Bissau é particularmente significativo para o desenvolvimento sustentável do país.

O papel dos governos locais de combinar iniciativas públicas e privadas para a geração de riqueza e emprego no nível local é explicitado em uma série de planos nacionais, como o Segundo Documento de Estratégia Nacional de Redução da Pobreza (2010-2015). Além disso, a urbanização constitui um dos cinco pilares do plano de desenvolvimento estratégico da Guiné-Bissau (Terra Ranka 2015-2025).

A cidade de Bissau não possui um plano urbano formal aprovado desde meados dos anos 1990. Como resultado, há uma proliferação de assentamentos informais sem acesso a água, saneamento e energia, entre outros serviços públicos e instalações.

Com base nesse cenário, o Setor Autónomo de Bissau, com assistência técnica da ONU-Habitat, reuniu os principais atores relevantes para criar uma visão comum e partilhada do desenvolvimento sustentável da cidade, o Bissau 2030, que orientará o seu desenvolvimento para um futuro mais inclusivo, sustentável e resiliente. O Plano de Desenvolvimento Sustentável de Bissau 2030 inclui um componente estratégico e um componente espacial, que convidam os parceiros de desenvolvimento e os atores relevantes a colaborar em um futuro melhor para a cidade e seus cidadãos.

1.2. OBJETIVOS DO PROJETO

Objetivos Gerais:

- Proporcionar a Bissau um Plano de Desenvolvimento Estratégico Espacial para 2030 que promova o desenvolvimento urbano inclusivo, resiliente e sustentável.

Objetivos Específicos:

- Reunir líderes da cidade e os principais atores relevantes do setor privado e da sociedade civil para identificar desafios, necessidades e potencialidades urbanas.
- Identificar lacunas críticas no sistema de planeamento existente e no processo de planeamento local e como resolvê-las.
- Desenvolver uma visão sustentável para a cidade e formular prioridades transformadoras e soluções pragmáticas.
- Fornecer diretrizes e suporte técnico para as atividades de desenvolvimento urbano.
- Oferecer uma plataforma de colaboração para os diferentes parceiros de desenvolvimento, de acordo com as estratégias nacionais e as agendas globais.



Ateliê de Planeamento Rápido com atores relevantes em Bissau (Abril de 2018) © ONU-Habitat / Christelle Lahoud



Pequeno Almoço Urbano: Ateliê de validação (outubro de 2018) © ONU-Habitat / Carolina Roccon

1.3 METODOLOGIA

O trabalho realizado pode ser resumido da seguinte forma:

1- Trabalho preliminar (Março 2018):

Com base em dados fornecidos pelos atores engajados, complementados por informações disponíveis na literatura e on-line, a ONU-Habitat realizou uma análise preliminar e revisou os planos e estruturas de planeamento existentes. Os resultados foram posteriormente validados durante o primeiro ateliê.

2- Pequeno Almoço Urbano (Primeira missão) (Abril 2018):

Os quatro dias de missão tiveram como objetivo permitir uma avaliação rápida das condições existentes no cenário, considerando os aspetos legais, institucionais, económicos e de planeamento. A coleta de dados, documentações disponíveis e a validação do trabalho preliminar também ocorreu.

A missão cobriu dois objetivos principais: a primeira parte foi focada na Nova Agenda Urbana (NAU)¹ e como atingir os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)²; a segunda parte foi dedicada ao Planeamento Participativo Incremental³ e ao Ateliê de Planeamento Rápido⁴.

Juntamente com os atores relevantes, o ateliê permitiu a identificação dos principais desafios e necessidades da cidade e uma compreensão mais profunda das condições e recursos urbanos existentes, padrões de crescimento, possíveis

áreas de expansão urbana, riscos ambientais e deficiências da rede viária. Isso serviu como uma linha de base para o trabalho de planeamento espacial e foi capaz de informar ainda mais o processo integrado de planeamento.

3- Estudos e planeamento (de Maio a Setembro de 2018):

A equipa da ONU-Habitat juntamente com a equipa de técnicos nacionais revisaram os planos atuais, fatos e figuras alcançadas durante a primeira missão. Os planeadores desenvolveram e atualizaram planos, quando foi necessário, e forneceram um conjunto de mapas de análise atualizados (crescimento urbano, riscos ambientais, rede de ruas, espaço público, uso do solo, etc.).

Posteriormente, os resultados da primeira missão foram consolidados e foi refinada a visão de desenvolvimento sustentável 2030 para a cidade, desenvolvida pelos participantes, visando responder as necessidades e desafios (i.e. planeamento de expansão da cidade, plano de usos do solo, etc.).

O plano 2030 foi posteriormente discutido com representantes da cidade e atores relevantes durante o segundo ateliê.

4- Ateliê de validação (Segunda missão) (Outubro de 2018)

O segundo ateliê proporcionou uma plataforma para um debate mais prático onde a equipa da ONU-Habitat e a equipa de técnicos nacionais apresentaram os resultados do plano

estratégico para o desenvolvimento sustentável para Bissau, incluindo visão, 10 objetivos e 30 metas. O objetivo do ateliê foi explorar e reconhecer as diferentes perspetivas dos funcionários do governo e do município, bem como de outros atores relevantes, contribuindo assim para consolidar uma visão comum de desenvolvimento sustentável para guiar o crescimento urbano de Bissau até 2030.

Os participantes validaram o processo e os resultados e, juntos, definiram ao menos cinco projetos catalizadores para cada um dos objetivos – e pelo menos um projeto por cada meta – identificados para o plano. No final do ateliê, foi elaborada uma versão preliminar de um plano de ação com cronogramas pré-estabelecidos.

5- Conclusão de documentos de planeamento e entrega (Novembro 2018 a Maio 2019):

Posteriormente, foi incorporado as contribuições dos participantes neste relatório, consolidando-o, mostrando o diagnóstico das condições atuais, os principais desafios urbanos e a visão pretendida, juntamente com recomendações e outros materiais relevantes.



1. A Nova Agenda Urbana é um quadro global que apresenta a visão compartilhada dos Estados-membros para o desenvolvimento urbano sustentável. Ela foi adotada na Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), em Quito, Equador, no dia 20 de outubro de 2016, e é o documento que guia o mandato da ONU-Habitat. Mais informações em: habitat3.org/the-new-urban-agenda/.

2. Também conhecida como Agenda 2030 para Desenvolvimento Sustentável, ela provê um documento compartilhado para parcerias, paz e prosperidade para as pessoas e o planeta, agora e no futuro. Ela foi adotada por todos os Estados-membros das Nações Unidas em 2015. Mais informações em: sustainabledevelopment.un.org

3. A abordagem de planeamento participativo incremental visa integrar planeamento urbano, design e planeamento estratégico ao longo de todo o processo de planeamento, criando uma plataforma comum e integrada para o desenvolvimento urbano sustentável das cidades em linha com as prioridades regionais e nacionais e agendas globais relevantes. Ao fazer isso, esta abordagem substitui o processo de planeamento sequencial por um processo de planeamento interativo no qual os planos são desenvolvidos, testados e aprimorados. Isso proporciona espaço para todas as partes interessadas contribuírem e participarem de um processo focado na implementação.

4. O ateliê do Estúdio de Planeamento Rápido é uma simulação de um processo de planeamento completo em um formato intensivo de três dias, feito sob medida para a equipa de técnicos nacionais.



Outubro Urbano com atores relevantes da Cidade de Bissau © ONU-Habitat / Christelle Lahoud



INFORMAÇÕES BÁSICAS

Capital:

Bissau

Área (km²):

36,125 km²

Porcentagem da superfície coberta por água:

22,4%

População estimada:

1.905.516 (UNDESA 2018)

População urbana:

826.994 - 43,4% (UNDESA 2018)

Taxa de Urbanização Anual:

3,41%

Densidade populacional média:

67,8 hab./ km² (UNDESA 2018)

Produto Interno Bruto (PIB):

US\$3,391 bilhões (estimativa total de 2018)

Expectativa de vida:

46,4 anos

Porcentagem da população nas cidades:

43,4% (INE 2018)

Idiomas:

Português (oficial), Criolo, Francês e Línguas Nativas

Principais religiões:

45,1% Muçulmanos, 14% Animistas, 22,1% Cristãos

Grupos étnicos:

28,5% Fula
22,5% Balanta
14,7% Mandinga
9,1% Papel
8,3% Manjaca
11,5% outros

Taxa de alfabetização:

42,4%

Moeda:

Franco CFA da África Ocidental (XOF)



2.1. VISÃO GERAL

A Guiné-Bissau é um Pequeno Estado Insular em Desenvolvimento (PEID) com mais de 1,8 milhão de habitantes. Localizado na costa oeste da África, o país conquistou a independência em 1974, após um conflito que durou 11 anos. Na década de 1990 ocorreu a abertura política, e desde então a Guiné-Bissau experimenta níveis significativos de instabilidade política e governativa. As últimas eleições legislativas foram realizadas em março de 2019; no entanto, dada a histórica fragilidade política na Guiné-Bissau, as perspectivas são ainda incertas, com potenciais riscos para o crescimento económico e para a redução da pobreza.

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

A economia do país é essencialmente agrícola, particularmente dependente da produção de arroz e castanha de caju. O setor responde por 45,3% do PIB, cerca de 85% do emprego total e mais de 90% das exportações. O crescimento do PIB real para 2018 é estimado em 5,3%, abaixo dos 5,9% em 2017, principalmente devido à menor produção de caju causada pelo clima adverso e pela deterioração dos preços do produto no mercado interno e internacional.



2.2. QUADRO INSTITUCIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO

O Ministério das Obras Públicas, Construção e Urbanismo (MOPCU) é a instituição do governo nacional responsável pela formulação, proposição, coordenação e implementação de políticas de infraestrutura e desenvolvimento urbano, bem como planeamento territorial (Lei Orgânica do MOPCU, 2016). Para operacionalizar sua missão, o MOPCU conta com várias Direções Gerais, sendo as mais relevantes para este plano abaixo descritas:

- Direção Geral de Habitação e Urbanismo: responsável pela implementação da política do Governo em habitação, planeamento urbano, equipamentos públicos e apoio à implementação do ordenamento do território.
- Direção Geral de Geografia e Cadastro: responsável por propor e definir a política cartográfica e a organização cadastral.
- Direção Geral do Ordenamento do Território: responsável por definir as políticas de ordenamento do território e desenvolvimento urbano.

O Setor Autónomo de Bissau (SAB), através da Câmara Municipal de Bissau (CMB), é o único dentre as nove regiões da Guiné-Bissau que detém autonomia administrativa, patrimonial e financeira. A CMB também implementa as políticas de infraestrutura e desenvolvimento urbano conforme estabelecido pelo MOPCU. Entretanto, está politicamente subordinada ao Ministério da Administração Territorial.



2.3. DESENVOLVIMENTO URBANO E RURAL

Aproximadamente 43,4% dos guineenses vivem em áreas urbanas (UNDESA, 2018). Além de Bissau, as maiores cidades do país incluem Gabu, Bafatá, Bissorã e Bigene; juntas elas somam cerca de 260.000 habitantes (INE, 2009).

Com exceção do SAB, as demais regiões do país contam com limitado acesso aos serviços públicos e às possibilidades de participação na administração pública devido à fraca presença do governo, centralizado nos ministérios localizados em Bissau. A guerra civil de 7 de junho de 1998/9 aumentou a demanda pelos serviços públicos nas áreas rurais, devido à fuga da população para as demais regiões.

Todos os centros urbanos do país sofrem com crescimento rápido e não planeado, falta de planeamento do uso do solo, políticas inadequadas de alocação de terrenos, falta de sistema cadastral de propriedade para cobrança de impostos, fraca capacidade técnica e institucional e falta de recursos financeiros para prestar serviços adequados a nível local, como sistemas de drenagem e instalações de coleta de esgoto.

Particularmente para países como a Guiné-Bissau, as ligações urbano-rurais desempenham um papel complementar no desenvolvimento. As áreas urbanas exigem produtos e serviços ambientais das áreas rurais, enquanto as áreas rurais se beneficiam da demanda urbana e de serviços especializados, daí a necessidade do planeamento integrado.

3. SETOR AUTÓNOMO DE BISSAU



3.1. INFORMAÇÕES BÁSICAS



Bissau © Autor Desconhecido

O Setor Autónomo de Bissau (SAB) foi instalado como a capital da Guiné-Bissau em 1941. Atualmente, possui uma população de aproximadamente 520.000 habitantes, representando mais de 25% da população total do país. A cidade está a crescer rapidamente a uma taxa de 3,41% (UNDESA, 2018) ao ano, sem planeamento adequado nem orientação, resultando em padrões insustentáveis de urbanização.

Sendo a capital e a maior cidade do país, Bissau tem grande força política e económica e concentra importantes infraestruturas a nível nacional, como o porto, aeroporto, universidades, hospitais de referência, instituições governamentais, exército, etc. Portanto, o desenvolvimento geral da Guiné-Bissau está diretamente ligado ao desenvolvimento sustentável de sua capital.

3.2. GEOGRAFIA E CLIMA



Bissau © ONU-Habitat / Carolina Roccon

A cidade está localizada no estuário do rio Geba, na costa do Atlântico (coordenadas: latitude 11°51' norte e longitude 15°36' oeste). Abrange uma área de 77,5 km² e faz fronteira com Biombo (setores Safim e Prabis) e Oio (setores Nhacra e Ndam).

Devido à sua localização, Bissau é altamente vulnerável ao aumento do nível do mar. Situa-se a altitudes muito baixas, sendo o ponto mais alto com 39 metros acima do nível do mar, inclinando-se suavemente a noroeste para o planalto de Bissalanca. O solo é argiloso e ferralítico (laterita). Nas áreas mais baixas próximas ao rio Geba, o solo é do tipo halo-hidromórfico, muito permeável à infiltração de água durante a estação chuvosa.

A vegetação é do tipo sub-guineense, caracterizada essencialmente pela floresta e mangais (tarrafes). Sendo uma cidade litorânea, seu território é marcado por importantes áreas húmidas e bolanhas de cultivo de arroz em lagoas de água doce e salgada.

O clima é tropical húmido, caracterizado por dois períodos distintos: a seca, de novembro até maio, e a estação chuvosa, de junho a novembro. A temperatura média anual é de 26,5°C, e a amplitude térmica é muito baixa, de apenas 3°C (média máxima de 27,4°C em maio e mínima de 24,4°C em janeiro). A humidade relativa média do ar é de 67,4% e atinge o pico em agosto (88,9%). A direção principal dos ventos é do sul para o sudeste (CMB, 2009).

3.3. CONDIÇÕES SOCIOECONÓMICAS



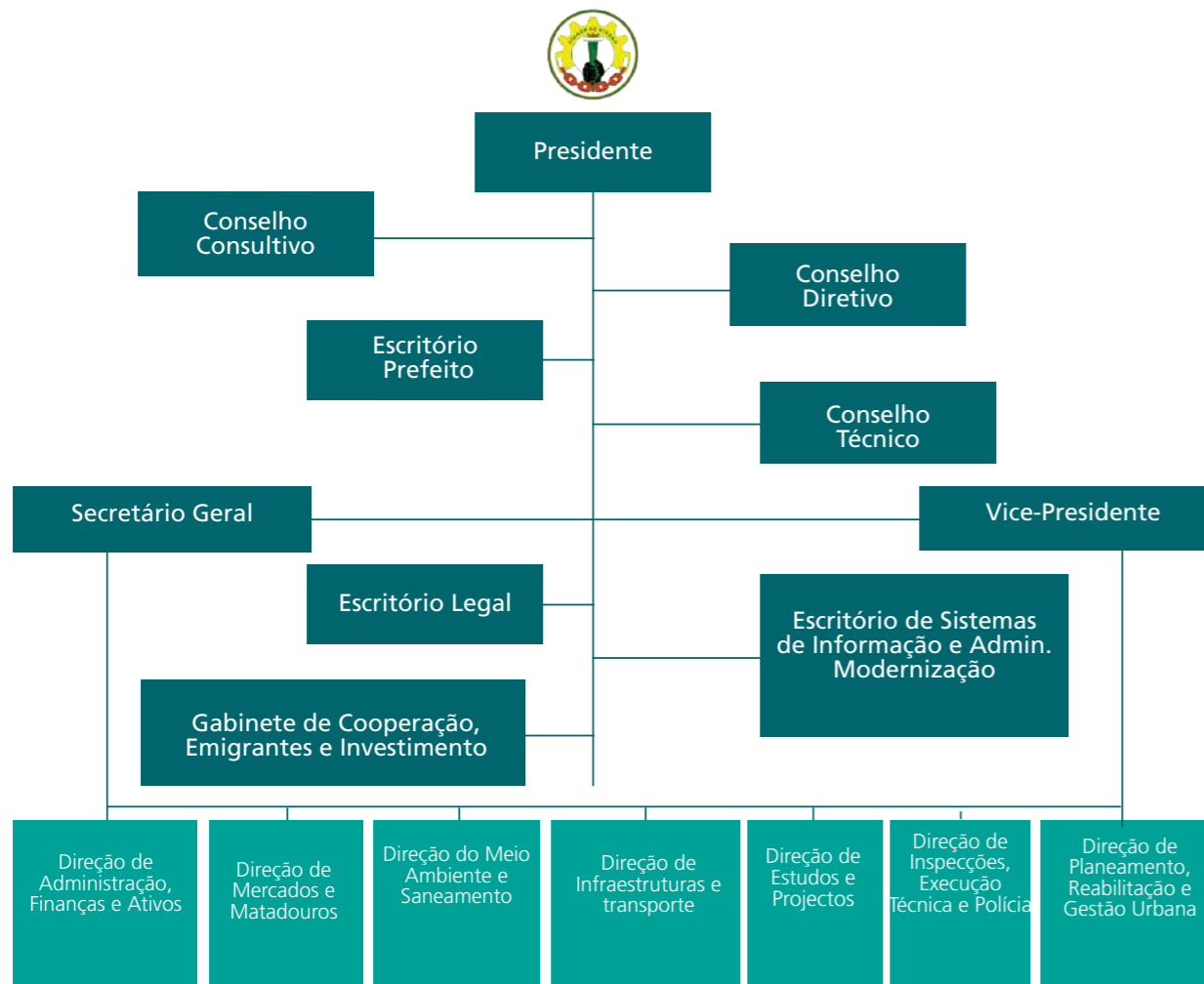
Bissau © Autor Desconhecido

As taxas de pobreza em Bissau são altas, mas consideravelmente mais baixas do que as outras regiões do país: enquanto a média nacional de pessoas que vivem com menos de 2,00 dólares por dia é de 69,3%, na capital esta taxa cai para 51,0% (INE, 2015, Banco Mundial, 2016).

No que se refere ao emprego, o envolvimento nas atividades laborais em Bissau é considerado baixo: aproximadamente 50% dos indivíduos economicamente ativos na capital participam no mercado de trabalho, em comparação com aproximadamente 75% nas áreas rurais (BM, 2016). No entanto, a informalidade é significativa e cerca de dois terços da força de trabalho em Bissau está empregada na economia informal, em atividades como comércio de artesanato, venda de ambulantes e em hotéis e restaurantes (BM, 2016).

Além disso, os papéis de género desempenham uma característica fundamental nas condições socioeconómicas do país, uma vez que as oportunidades de renda e emprego não afetam igualmente homens e mulheres. As mulheres enfrentam restrições baseadas em género em seu acesso a recursos e educação, no duplo fardo do trabalho doméstico e mercantil para cuidar de suas famílias e contribuir para a renda familiar, e ainda enfrentam abusos específicos de género, como violência doméstica, mutilação genital feminina (FGM na sigla em inglês) e casamento precoce/forçado. A média de anos de escolaridade (1,4 para mulheres; 3,4 para homens) e taxas de analfabetismo (58% mulheres; 31% homens) são consideravelmente piores para as mulheres, afetando gravemente o capital humano, os papéis económicos e a produtividade das mulheres (BAD, 2015).

3.4. QUADRO INSTITUCIONAL



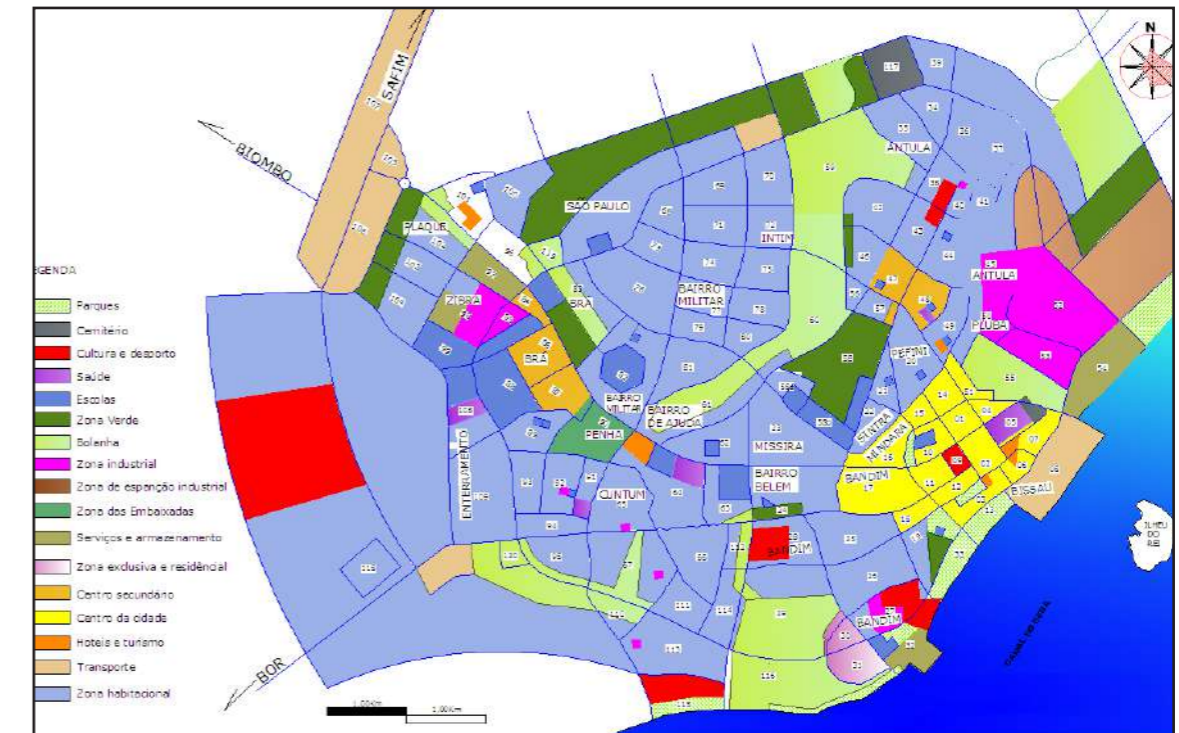
Organograma da Câmara Municipal de Bissau

O SAB é gerido localmente pela Câmara Municipal de Bissau (CMB), através de órgãos consultivos e deliberativos, de coordenação e operacionais, com o apoio do Ministério da Administração Territorial (MAT). Apesar do presidente ser indicado pelo MAT, a CMB goza de autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

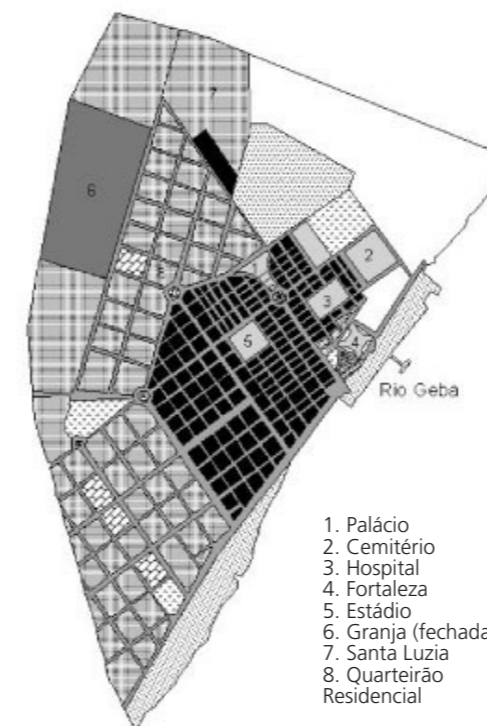
A CMB conta com severas restrições orçamentárias para implementar suas funções, que incluem, no campo do desenvolvimento urbano e habitacional, atividades normativas, gerenciais e administrativas, além de obrigações técnicas, como cartografia e cadastramento, planeamento e gestão urbana, saneamento básico, promoção do setor imobiliário, prestação de serviços públicos, etc. A capacidade de aumentar as receitas é limitada devido à grande quantidade de habitações e comércios informais e à baixa capacidade de fiscalização.

A cidade é dividida em quatro distritos (zonas) e 82 bairros, como mostra o mapa da página 15. Os bairros não possuem um corpo administrativo formal, mas normalmente contam com associações comunitárias ou juvenis, que lidam com questões locais e interagem com a CMB.

3.5. QUADRO LEGAL



Plano Geral de Urbanismo de Bissau (PGUB) de 1993

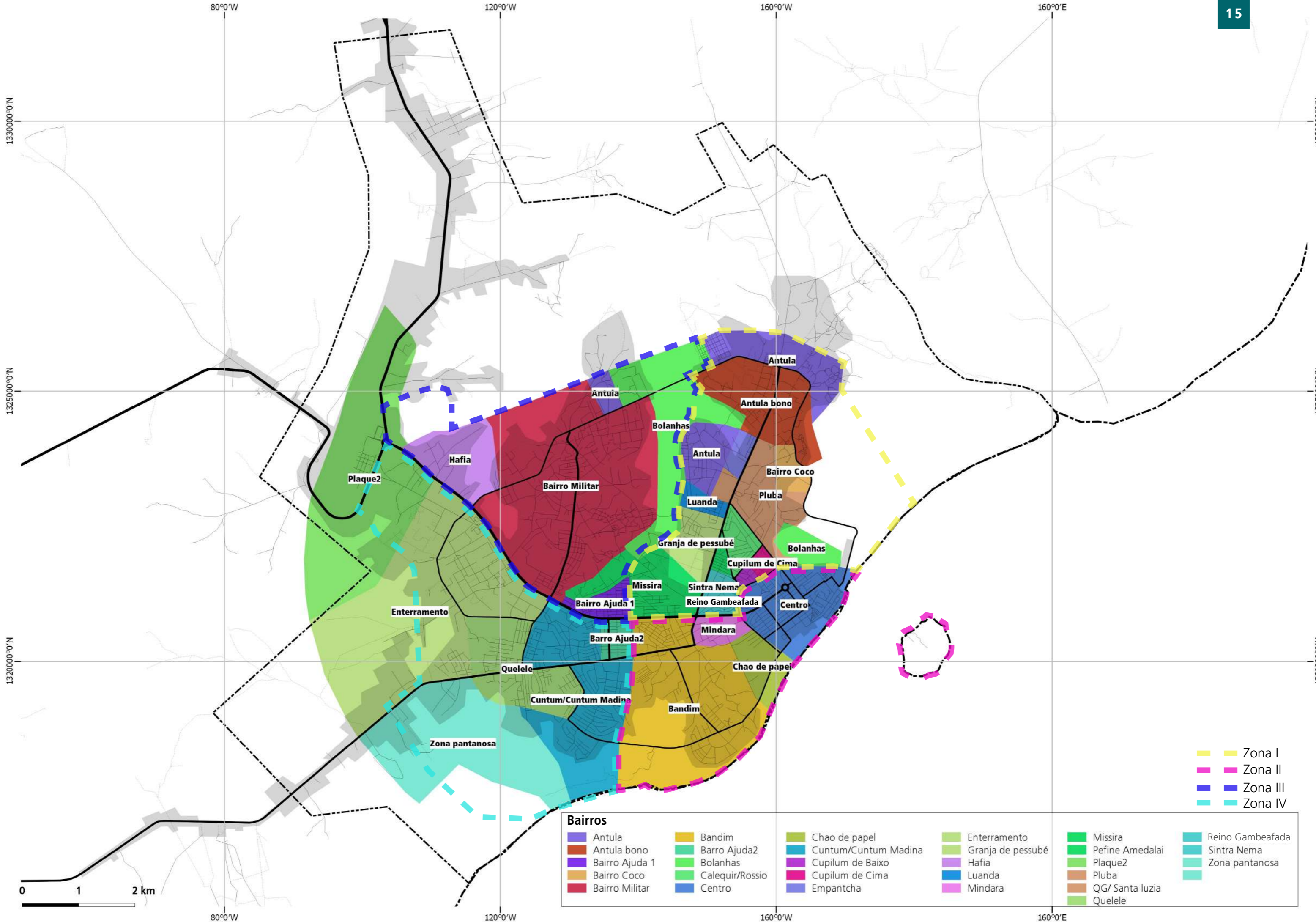


Plano de Urbanismo de 1948

No geral, o quadro jurídico de Bissau apresenta lacunas significativas e carece de atualização, pois não aborda os desafios atuais em termos de dinâmica de desenvolvimento urbano. Historicamente, a administração municipal é baseada no Foral Municipal de 1936. No que se refere ao planeamento territorial, o primeiro documento oficial data de 1948 (conforme imagem do Plano de Urbanismo de 1948), seguido pelo Plano Geral de Urbanismo (PGU) de 1977 e, finalmente, o Plano Geral de Urbanismo de Bissau (PGUB) de 1993, que foi aprovado pelo Decreto nº 17/95.

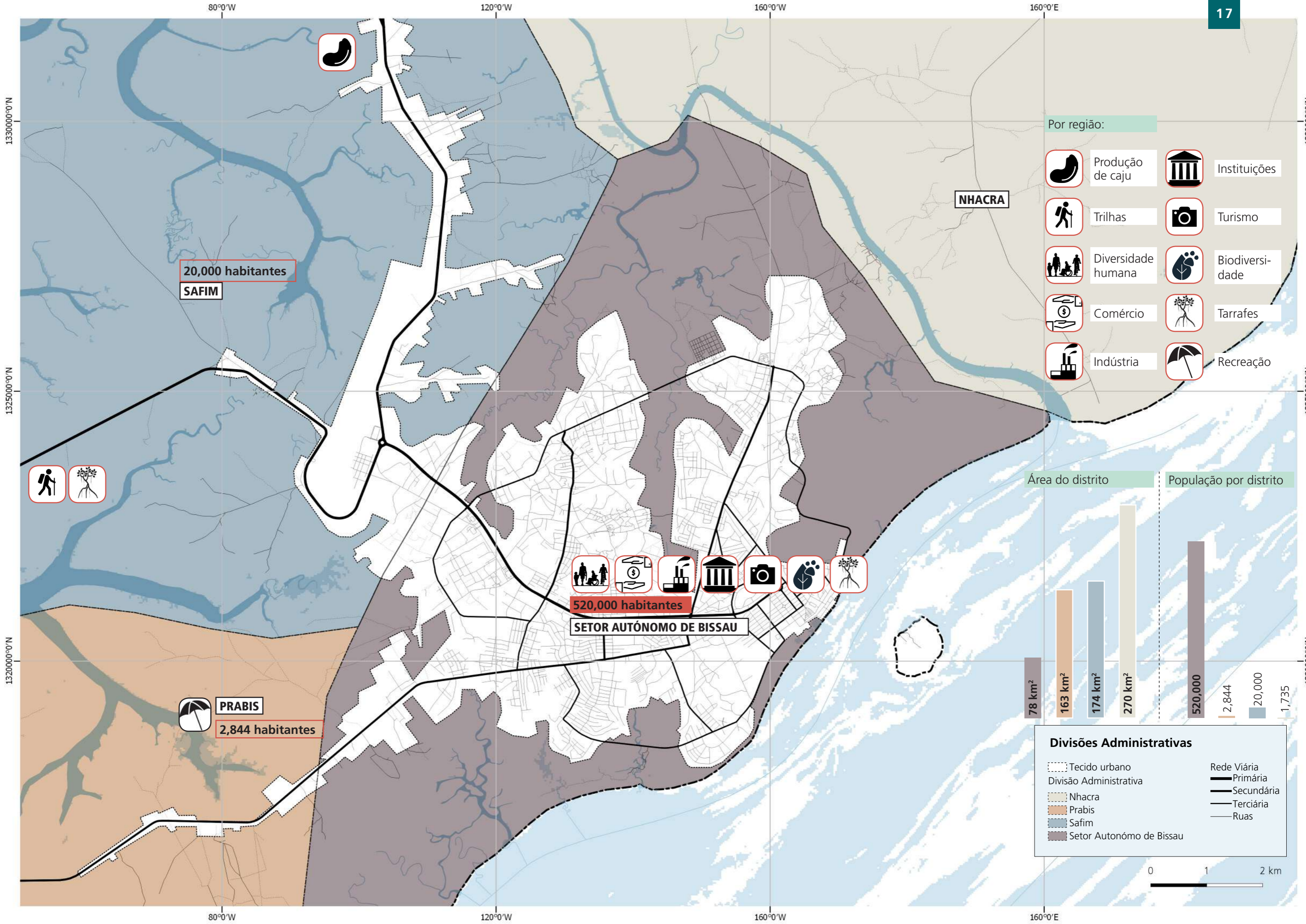
O Código de Posturas (Código da Cidade, Portaria Nº 1998 de 8 de agosto de 1968) regula uma série de aspetos associados ao desenvolvimento urbano, como construções residenciais e comerciais, alinhamento de vias, inspeção de obras, espaços e equipamentos públicos, limpeza e resíduos urbanos e tráfego. Não obstante, o documento data da era colonial (1968) e não foi modificado desde então.

O quadro legal urbano em nível local é complementado pela Regulamentação da Construção e da Habitação Urbana (Código de Edificações, Decreto nº 8/2006), e regulamentações sobre gestão e tratamento de resíduos sólidos e gestão de mercados públicos (Regulamento de Gestão e Tratamento de Resíduos Sólidos e Regulamento de Gestão dos Mercados e Feiras), ambos aprovados pelo Conselho Diretivo.



4. ANÁLISE ESPACIAL DE BISSAU





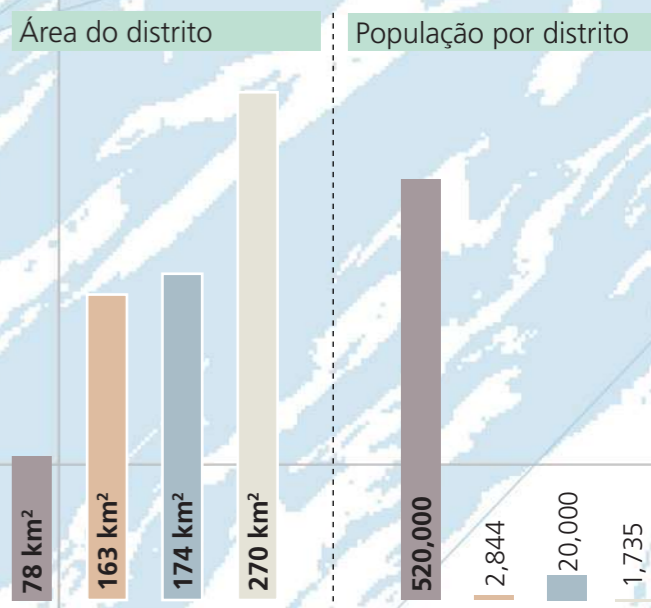
20,000 habitantes
SAFIM

PRABIS
2,844 habitantes

520,000 habitantes
SETOR AUTÓNOMO DE BISSAU

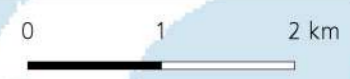
NHACRA

- Por região:
- Produção de caju
 - Instituições
 - Trilhas
 - Turismo
 - Diversidade humana
 - Biodiversidade
 - Comércio
 - Tarrafes
 - Indústria
 - Recreação



Divisões Administrativas

- Tecido urbano
- Divisão Administrativa
- Nhacra
- Prabis
- Safim
- Setor Autónomo de Bissau
- Rede Viária
 - Primária
 - Secundária
 - Terciária
 - Ruas



As seguintes análises apresentam os principais desafios para o desenvolvimento urbano sustentável em Bissau sob uma perspectiva espacial, propiciando a identificação e implementação de estratégias e ações mais sustentáveis, resilientes e inclusivas.

4.1. ÁREA CONSTRUÍDA

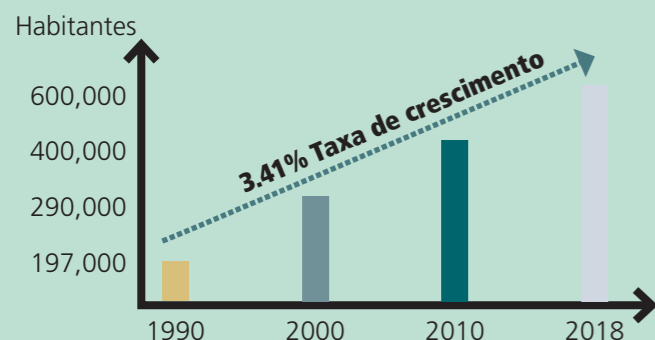
Bissau está a crescer a uma taxa de 3.41% ao ano sem planeamento e orientação adequados. Esse crescimento acelerado leva a um desenvolvimento urbano desequilibrado. Em Bissau, há uma tradição de construção de baixa densidade que, combinada com a cultura de viver em grandes terrenos (pelo menos 500 m², geralmente 20 x 25 m), resulta em expansão urbana e crescimento contínuo em todas as direções. Nos últimos 8 anos, a cidade dobrou de tamanho - de 34 km² em 2010 para 60 km² em 2018. Estima-se que cerca de 90% da população vive em zonas não planeadas da cidade (CMB, 2009).

A fim de evitar esta situação recorrente, Bissau deve estabelecer um perímetro urbano e designar áreas de preenchimento e densificação dentro do tecido urbano, bem como a alocação de áreas para a expansão planeada da cidade.

As principais direções de crescimento identificadas são Safim (norte), Quinhamel (noroeste), Cumura (sudoeste) e Antula (norte). Em geral, há maior concentração de edifícios ao redor das vias arteriais, com a densidade populacional diminuindo ao se afastar do centro da cidade.

O governo está consciente do desafio do crescimento rápido e do seu impacto no planeamento urbano e no desenvolvimento territorial. Ao mesmo tempo, vê o potencial oferecido pela área de Antula, onde a maior parte do desenvolvimento está a ocorrer. Durante a consulta participativa, concordou-se em considerar Antula como uma prioridade para a expansão futura da capital.

TAXA DE CRESCIMENTO URBANO



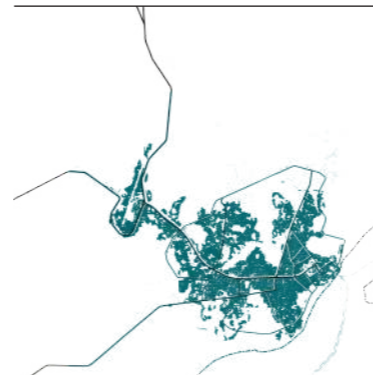
ÁREA CONSTRUÍDA	60 km ²
POPULAÇÃO ESTIMADA	520.000 habitantes
DENSIDADE MÉDIA	86 hab/hectare

PADRÃO DE CRESCIMENTO URBANO

1990: 26 km²



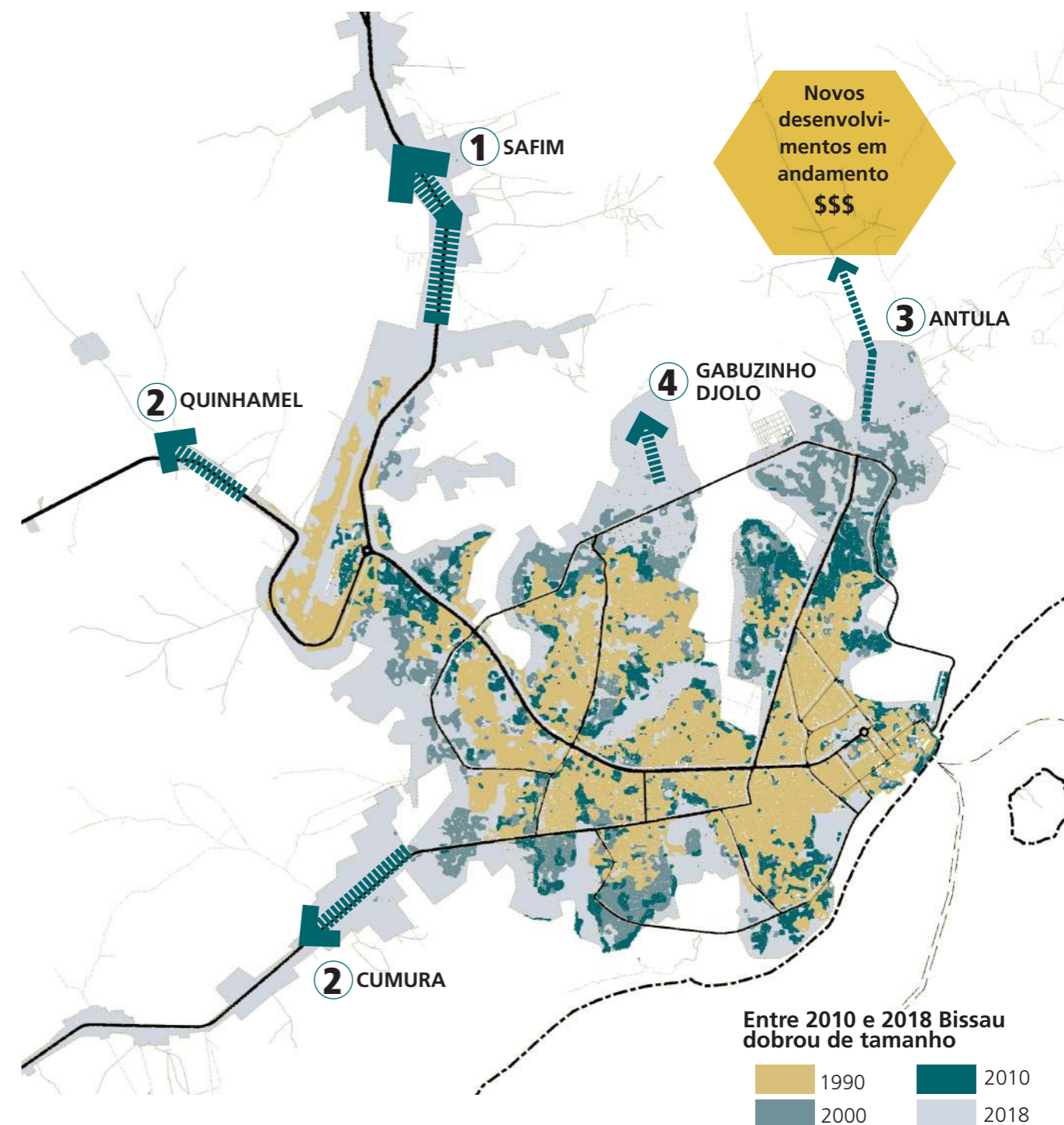
2000: 30 km²



2010: 34 km²



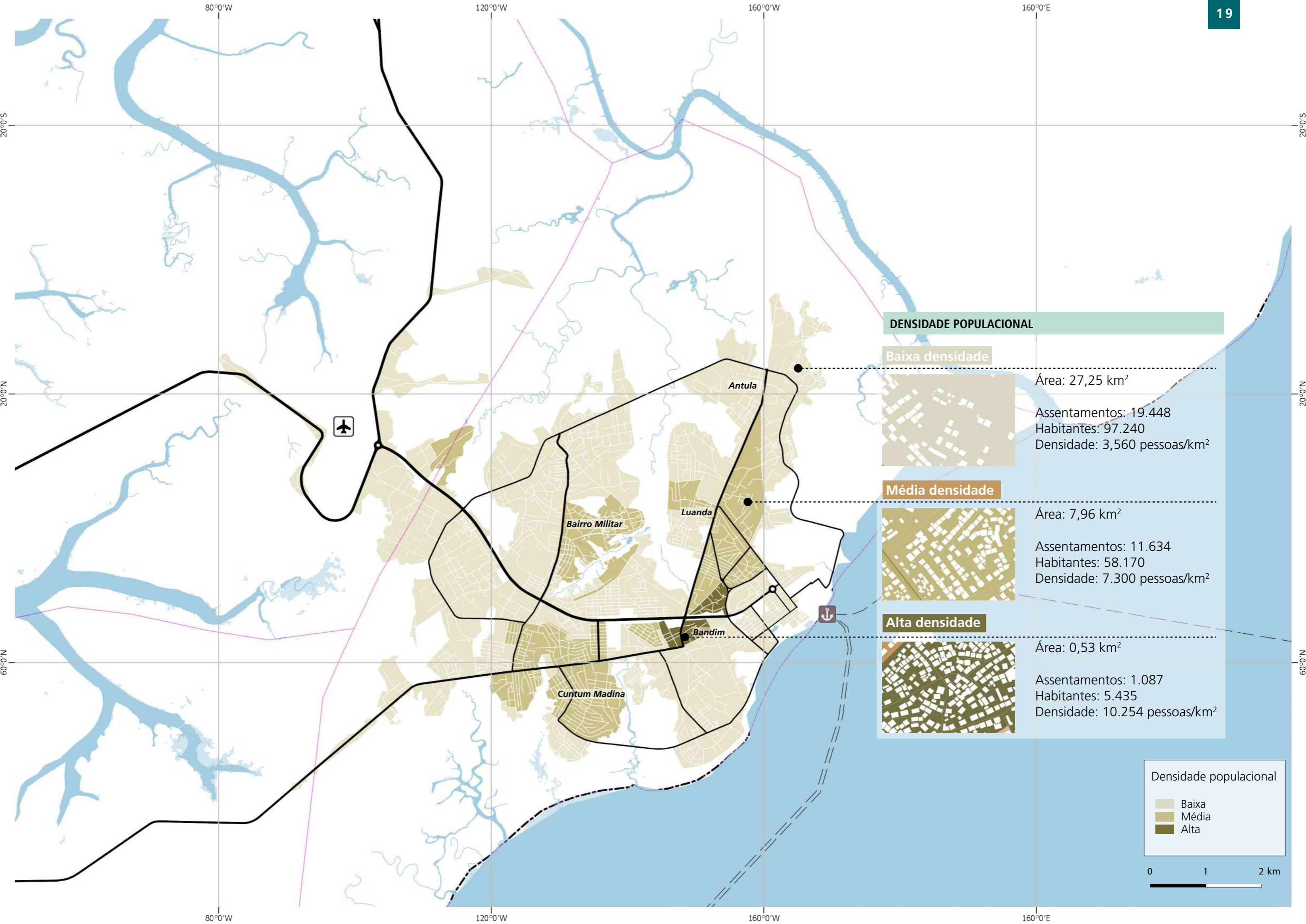
2018: 60 km²



ÁREAS ESTRATÉGICAS

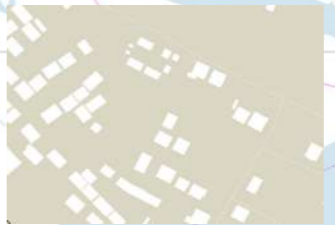
Terrenos estratégicos para o desenvolvimento urbano devem ser claramente identificados no plano espacial. Essas áreas são cruciais para o desenvolvimento económico da cidade e devem ser cuidadosamente gerenciadas por meio de mecanismos inteligentes de gerenciamento de terras e de captura de valor do solo das mesmas.

A vantagem oferecida pelas terras nobres e capturada pela CMB é uma fonte crucial de receita para o desenvolvimento de infraestrutura e para projetos redistributivos sociais em toda a cidade. Estas áreas são geralmente as mais adequadas para maior densidade e geralmente estão ligadas à rede viária já em vigor, a serem melhoradas e desenvolvidas até 2030. Os princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) devem ser aplicados em terrenos privilegiados, sendo que a ligação e a acessibilidade dessas áreas são cruciais para a integração espacial do tecido urbano.



DENSIDADE POPULACIONAL

Baixa densidade



Área: 27,25 km²
 Assentamentos: 19.448
 Habitantes: 97.240
 Densidade: 3,560 pessoas/km²

Média densidade



Área: 7,96 km²
 Assentamentos: 11.634
 Habitantes: 58.170
 Densidade: 7.300 pessoas/km²

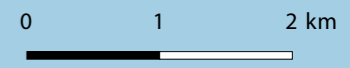
Alta densidade



Área: 0,53 km²
 Assentamentos: 1.087
 Habitantes: 5.435
 Densidade: 10.254 pessoas/km²

Densidade populacional

- Baixa
- Média
- Alta



4.2. USO DO SOLO

Um plano de uso do solo oferece uma visão para as futuras possibilidades de desenvolvimento em bairros e cidades. Ele fornece orientação e padrões para o planeamento e requisitos dos diferentes usos da terra (residenciais, instalações de serviços públicos, usos comerciais e industriais) e deve ser usado durante o planeamento da estratégia municipal para orientar o desenvolvimento de planos urbanos. Os planos de uso do solo definem e controlam onde determinadas atividades podem ocorrer e onde o desenvolvimento de usos variados são permitidos. O plano de uso do solo também procura atribuir áreas especiais de importância religiosa, ecológica ou cultural para a proteção, áreas designadas para o desenvolvimento, bem como áreas preservadas.

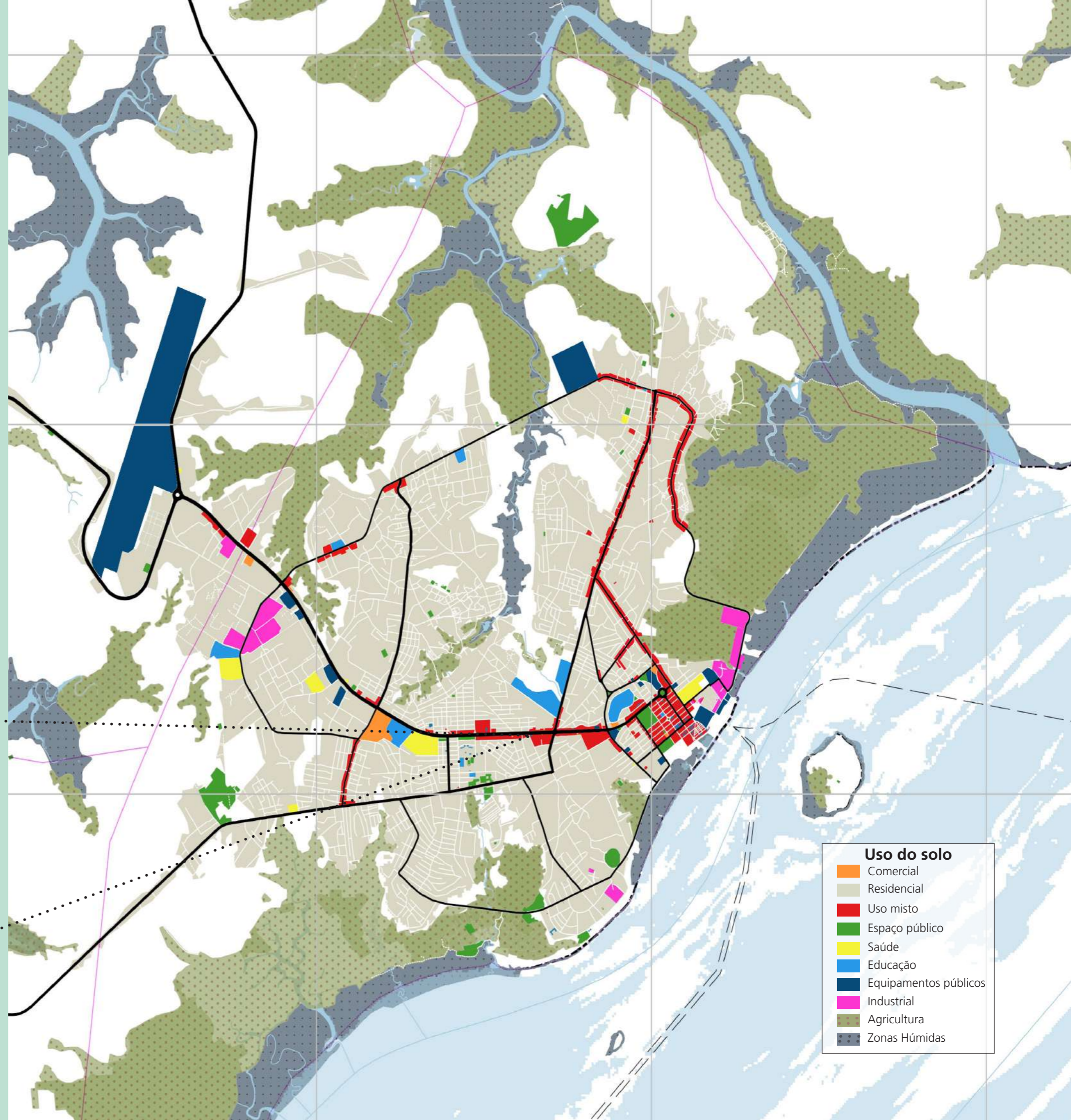
Em Bissau, o uso do solo é essencialmente monofuncional, com a grande maioria das terras ocupadas por residências de baixa densidade. O centro da cidade e algumas vias concentram uso misto, com atividades económicas frequentemente combinadas com o uso residencial. Além disso, a principal via, Avenida dos Combatentes da Liberdade da Pátria, é um centro linear de atividades comerciais, que concentra vendedores ambulantes, lojas informais e algumas aglomerações espontâneas de mercado.

Em relação às áreas industriais, há uma zona situada próxima ao porto (leste da cidade) e uma zona em Guimetal (oeste da cidade).

No geral, a densidade dos edifícios é considerada baixa, com exceção do centro da cidade, onde a maioria dos edifícios de múltiplos pisos (geralmente até 3-4 andares) são encontrados.



Fig. 1: Mercado Bandim © Rebecca Blackwell AP



ATIVIDADES E CENTROS

Plaque 2

Aeroporto Memorial Forças Armadas



Lojas Bomba de gasolina Hotel



Enterramento

Embaixada Governo Terminal



Escola Mesquita Bomba de gasolina



Mindara

Escola Mesquita Mercado Farmácia



Ajuda 2

Biblioteca Universidade Escola Embaixad.



Cuntum Madina

Hotel Água



Antula

Forças Armadas Cemitério



Santa Luiza

Bomba de gasolina Hotel



Gambeafada

Escola Mercado Embaixada Polícia Farmácia



Centro

Hotel Lojas Banco Embaixada Biblioteca Farmácia



Tribunal Castelo Turismo Escola Hospital Polícia



Bomba de gas. Centro comerc. Estádio Porto Ind. Balsa

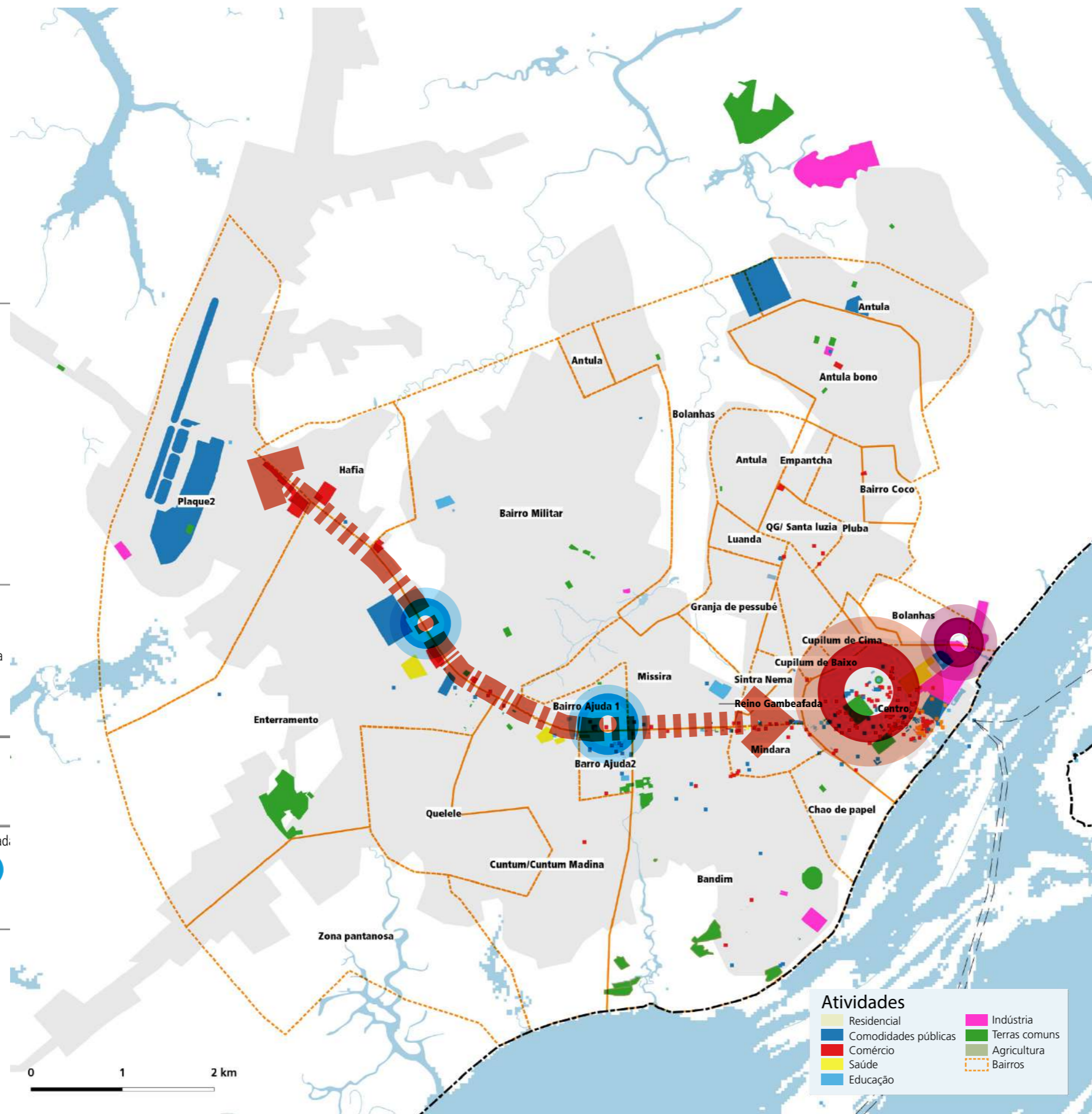


Bandim

Paragem Lojas Escola Farmácia Polícia



Monumento



Atividades

Residencial	Indústria
Comodidades públicas	Terras comuns
Comércio	Agricultura
Saúde	Bairros
Educação	

4.3. REDE VIÁRIA E ACESSIBILIDADE

A estrutura urbana de uma cidade depende muito de sua rede viária, cujas ruas fornecem a estrutura do movimento de recursos, pessoas ou bens. Planejar o layout das vias é parte fundamental do desenvolvimento urbano sustentável, pois geralmente apresentam longa vida útil e se mantêm inalteradas por gerações.

No geral, enquanto o centro da cidade de Bissau segue uma grade regular de vias planejadas, fora dele o padrão tende a ser muito mais irregular, seguindo o desenvolvimento não planejado dos bairros circundantes.

Bissau tem aproximadamente 6,3% de seus terrenos alocados em vias e uma densidade da rede viária de 9,6 km/km². Como referência, a ONU-Habitat recomenda que esses números sejam pelo menos 30% e 18 km/km², respectivamente. Além da insuficiência de vias, suas condições são geralmente ruins, e 80% delas estão sem pavimentação (terra batida).

Isso resulta na concentração do trânsito e no congestionamento das principais vias, como a Avenida dos Combatentes da Liberdade da Pátria (ligação oeste-leste entre o aeroporto e o centro histórico) e Estrada da Bor (que liga o centro às partes oeste e sudoeste da cidade). A Estrada da Volta de Bissau, recentemente reabilitada, tem como objetivo facilitar o escoamento da produção de castanha de caju até o Porto de Bissau e serve também como rota alternativa ao congestionamento da Avenida dos Combatentes da Liberdade da Pátria. A conexão com o resto do país é feita através da estrada para Safim (Banco Mundial, 2019).

REDE VIÁRIA 6,3% (da área do SAB)

DENSIDADE 9,6 km/km²



VIA NACIONAL

Largura	12	m
Comprimento	15	km
Área	0,18	km ²



VIA SECUNDÁRIA

Largura	10	m
Comprimento	43	km
Área	0,43	km ²



VIA TERCIÁRIA

Largura	8	m
Comprimento	35	km
Área	0,28	km ²



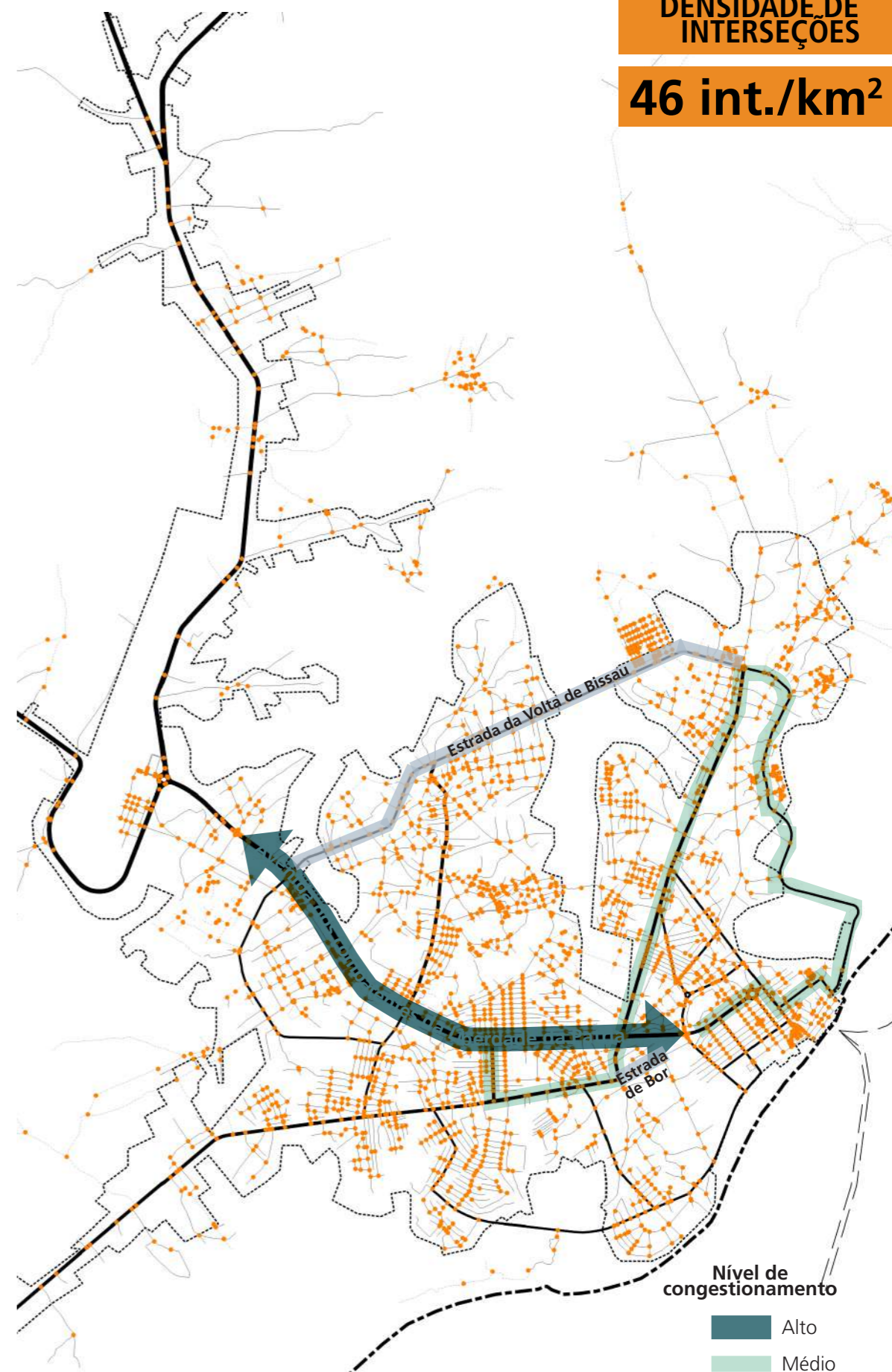
VIA RESIDENCIAL

Largura	6	m
Comprimento	505	km
Área	3,03	km ²



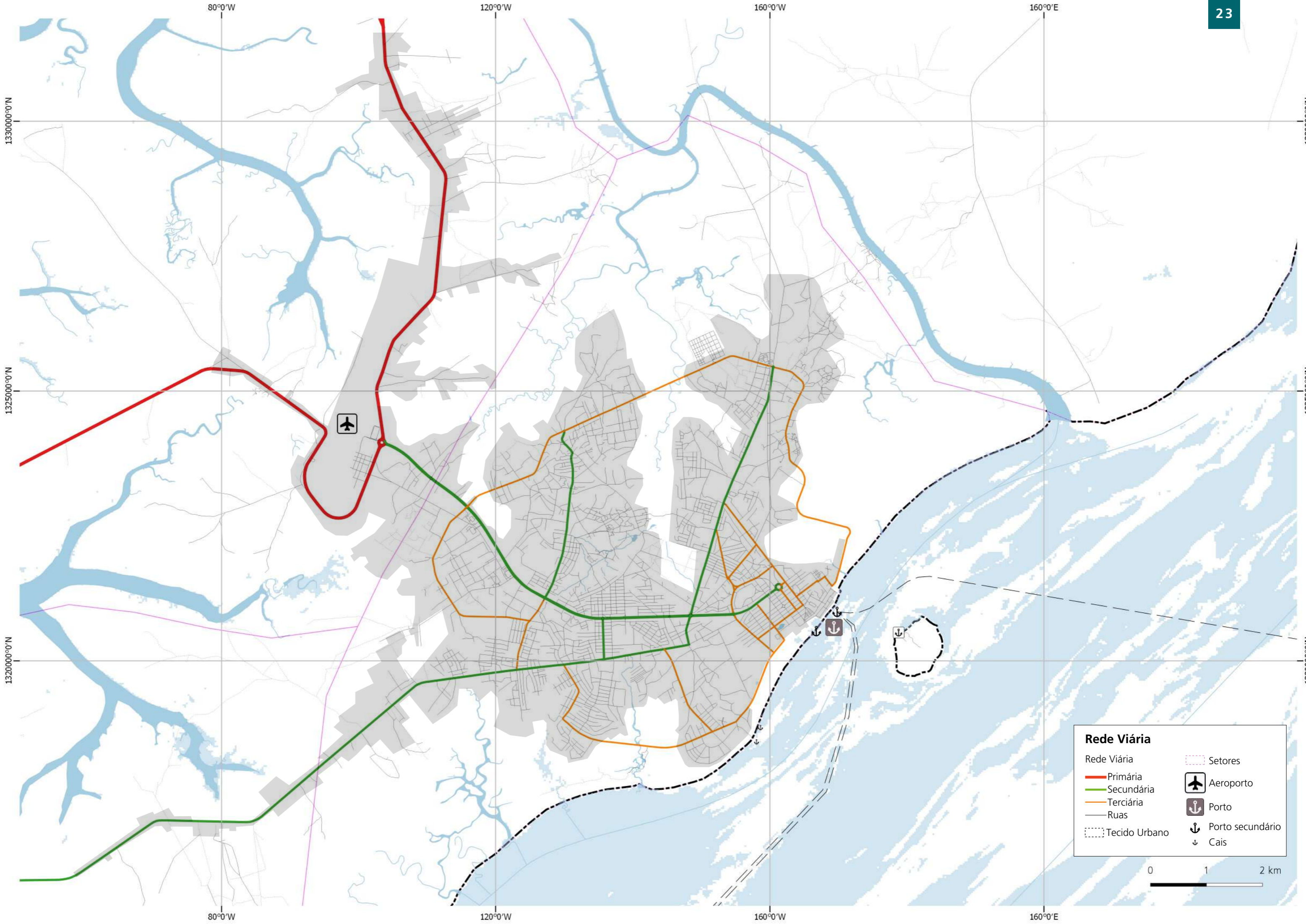
DENSIDADE DE INTERSEÇÕES

46 int./km²



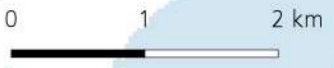
Nível de congestionamento

Alto
Médio



Rede Viária

Rede Viária	Setores
— Primária	✈️ Aeroporto
— Secundária	⚓ Porto
— Terciária	⚓ Porto secundário
— Ruas	⬇️ Cais
- - - Tecido Urbano	



4.4. RECURSOS NATURAIS

Embora pequeno em área, o Setor Autónomo de Bissau possui extensos recursos naturais, com um ambiente que permite a agricultura e a pesca. No geral, a cidade é cercada por mangais (tarrafes) costeiros e bolanhas, que são considerados limites naturais para a expansão urbana da cidade.

A reserva de terras para usos ambientais responde ao princípio do desenvolvimento urbano sustentável que visa equilibrar o desenvolvimento social e económico com a preservação ambiental. Paralelamente à urbanização de novas áreas, o desenvolvimento sustentável urbano deve garantir a preservação de áreas protegidas, o reflorestamento, a exploração equilibrada de recursos naturais e a promoção de atividades agrícolas que sustentam áreas urbanas. A manutenção, melhoria e/ou proteção do carácter natural da terra é fundamental para o desenvolvimento sustentável de Bissau.

TERRAS AGRÍCOLAS: 28 km²



AGRICULTURA

Devido à elevação do nível do mar, à intrusão salina e à acidificação de bolanhas, a agricultura costeira está a ser ameaçada e esta prática está a tornar-se menos comum. Como resultado, muitos dos campos de arroz estão sendo abandonados com um solo de baixa qualidade. Ao mesmo tempo, muitos mangais (tarrafes) estão sendo destruídos para a criação de novas áreas agrícolas.



Plantação de arroz abandonada © wetlands.org

O dique permanece intacto e inibe a entrada de propágulos do tarrafe na plantaçao de arroz.

PESCA

Apesar de representar uma parte significativa da economia de Bissau, a pesca em Bissau é maioritariamente feita de forma artesanal e improvisada. A cidade não fornece infraestrutura de apoio para os pescadores locais, que são também afetados pela concorrência de pescadores oriundos dos países da subregião. A atividade ocorre praticamente em qualquer local com acesso ao rio, mas é limitada na área próxima ao porto devido ao tráfego marítimo e poluição. Além de servir como fonte de renda para os moradores locais, a pesca poderia ser explorada como atração turística devido à proximidade do arquipélago dos Bijagós.



Mulheres vendendo peixe no mercado © Teseum

ZONAS HÚMIDAS

Os tarrafes e zonas húmidas que cercam Bissau agem como uma transição natural entre as porções terrestre e marítima e desempenham um papel fundamental na redução de inundações. A destruição de mangais para fins agrícolas está tornando a área costeira propensa à erosão e degradação. É importante preservar a terra agrícola; no entanto, a localização dessas áreas produtivas deve ser melhor gerenciada, a fim de evitar danos ao ecossistema.



Porto de Bissau © Daniel Vasques

Porto industrial de frente para o bairro histórico, tornando a água inacessível aos moradores.



Ambiente

- Agricultura
- Espaços Verdes
- Bolanhas
- Tecido urbano
- Cursos de água e rios
- Rede Viária



4.5. RISCOS E PERIGOS

Bissau está entre as capitais mais vulneráveis da África Ocidental em relação às mudanças climáticas e aos riscos e perigos ambientais. As principais causas da vulnerabilidade climática do país são a exposição física, a dependência na agricultura e na pesca e a urbanização não planeada e descontrolada. As zonas húmidas constituem a maior parte da área terrestre e a terra adequada para urbanização está a tornar-se limitada. No entanto, devido à falta de fiscalização dos regulamentos, construções à margem dessas superfícies rasas vêm se expandindo. Isto resulta em condições precárias de moradia e bairros que são frequentemente inundados.

Principais ameaças:

- Inundação
- Erosão costeira
- Elevação do nível do mar
- Aumento de temperatura
- Diminuição das chuvas
- Poluição costeira

Todos esses desafios já são riscos significantes para o desenvolvimento sustentável de Bissau e podem se tornar um problema ainda maior se a urbanização não for bem planeada e gerida.

INTRUSÃO SALINA

Nas áreas costeiras de baixa altitude de Bissau, a salinidade da água e do solo está aumentando com o tempo e se agravará ainda mais com o aumento do nível do mar devido às mudanças climáticas (Banco Mundial, 1993). A salinização progressiva também pode reduzir significativamente a disponibilidade de espécies de peixes de água doce e impactar a renda dos pescadores.

As terras agrícolas, principalmente arroz, também são encontradas em áreas costeiras, que estão em contato direto com o mar. A elevação da água salgada nas bolanhas tem um impacto significativo na produtividade agrícola e, conseqüentemente, na segurança alimentar.

INUNDAÇÕES

As zonas costeiras de baixa altitude de Bissau destacam-se como um indicador de vulnerabilidade física. A maior parte de Bissau é constituída por zonas húmidas e bolanhas, e durante a estação chuvosa (de junho a outubro) ocorrem cheias que atingem casas nas zonas periféricas. A área costeira é a mais propensa a inundações devido ao aumento global do nível do mar. Como a maior parte dos resíduos é despejada em cursos de água, o risco de cólera e doenças epidémicas aumenta com o alto risco de inundações. Portanto, é importante tomar medidas cautelosas para mitigar riscos, incluindo a construção de redes de drenagem e a sensibilização dos moradores sobre o descarte adequado de resíduos e onde e como construir suas moradias.

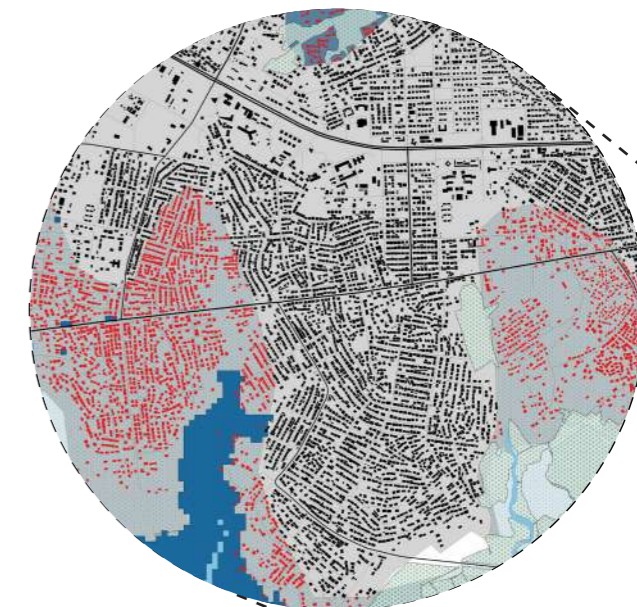
DEGRADAÇÃO COSTEIRA

O corte descontrolado de tarrafes é uma das principais razões para a degradação costeira em Bissau. Este é o resultado principal da intensificação agrícola e uso de madeiras para fins de construção e lenha. Os tarrafes são componentes importantes para preservar o ecossistema, pois evitam a degradação do solo, diminuem a salinidade da água e aumentam a claridade da água. Proteger essas áreas é crucial para manter o ecossistema e evitar a perda da biodiversidade.

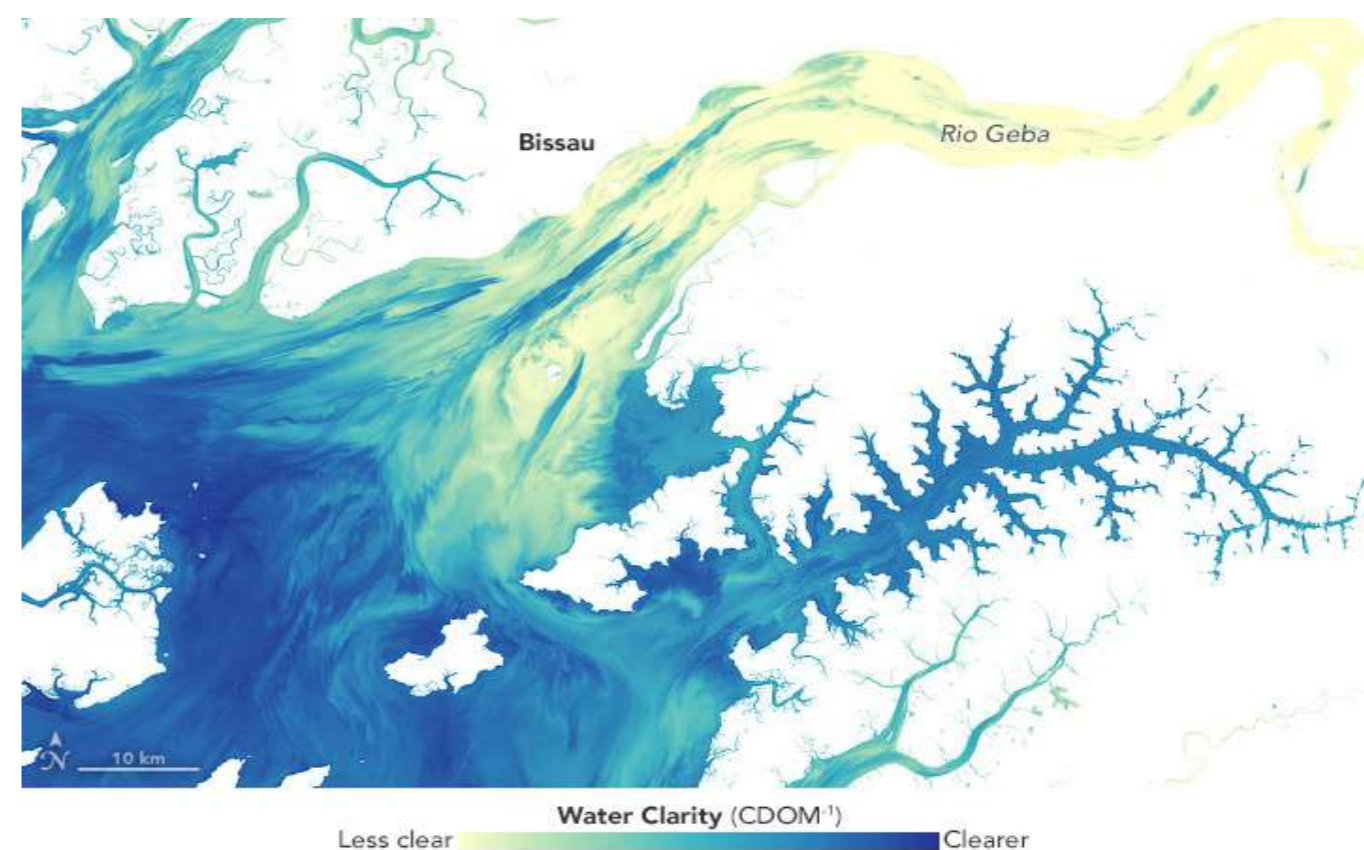
RECURSOS HÍDRICOS

A costa da Guiné-Bissau é caracterizada pela sua rede de estuários com longos braços que se encontram no interior da terra urbana. Esses estuários transportam água, nutrientes e sedimentos do norte do Oceano Atlântico. A imagem de claridade da água mostra o movimento de sedimentos que o rio transporta de leste a oeste. É possível ver como o Rio Geba, que passa pela capital Bissau, está descolorido e como a água é pouco clara nessa área. A diferença na claridade da água é evidente, pois os fluxos fluem do interior do território para o oceano. Nesta visualização de dados, a quantidade de matéria orgânica colorida dissolvida (CDOM na sigla em inglês) é representada em amarelo, verde e azul (com o azul indicando água mais clara) (NASA, 2018). O uso sustentável dos recursos hídricos pode impactar o crescimento económico melhorando a subsistência, bem como a sustentabilidade do ecossistema oceânico.

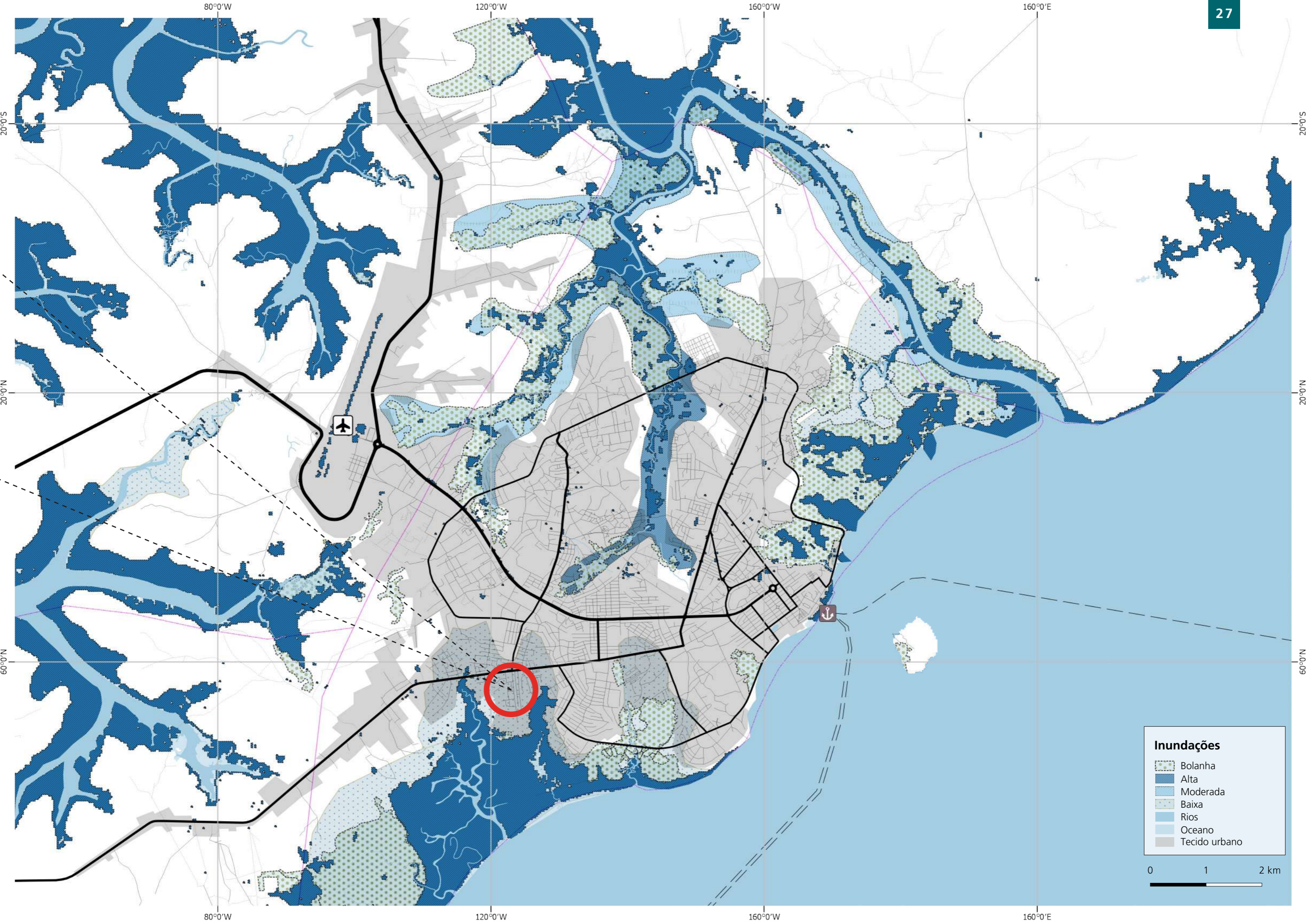
BAIRRO DE CUNTUM MADINA



- Edifícios afetados
- Alto risco de inundação
- Baixo risco de inundação

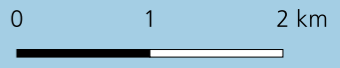


Claridade da Água. (NASA. Operacional Land Imager. Acesso em: 17 de maio de 2018)



Inundações

- Bolanha
- Alta
- Moderada
- Baixa
- Rios
- Oceano
- Tecido urbano



5. DIAGNÓSTICO





5.1. PRINCIPAIS DESAFIOS

O resumo dos desafios aqui apresentados baseia-se na análise do capítulo anterior, bem como nas informações coletadas ao longo do processo de desenvolvimento deste estudo.

Os principais desafios são apresentados a seguir.

DESENVOLVIMENTO DESEQUILIBRADO, DISPERSO E HORIZONTAL [EXPANSÃO URBANA]



Foto © Autor Desconhecido

Parte dos altos custos associados às estruturas espaciais urbanas de baixa densidade são gerados pelo congestionamento, poluição e acidentes relacionados ao tráfego. Uma extensa área de solo urbanizado não planejado também resulta em uma perda de recursos agrícolas, recreativos e naturais.

A falta de um plano e da definição de um perímetro urbano que possa acomodar e orientar o rápido crescimento urbano leva a problemas econômicos, sociais e ambientais, como congestionamentos, inundações, segregação social e despejos. No entanto, a manutenção de uma densidade ideal será um desafio fundamental que exigirá uma revisão das políticas a nível nacional e o desenvolvimento da capacidade de execução a nível local.

REDE VIÁRIA E MOBILIDADE INEFICIENTES [DESCONEXÃO]



Foto © ONU-Habitat / Christelle Lahoud

A rede viária na capital não atende à demanda da população e urbanização crescentes. Os bairros não têm uma boa interconexão e atualmente todo o transporte depende de poucas estradas, a maioria delas não pavimentadas, em terra batida e em mal estado de conservação. Congestionamento, pouca conectividade e pouca mobilidade na região são questões importante devido à falta de uma hierarquia eficiente de rede viária e de um sistema de transporte integrado.

EXPOSIÇÃO À AMEAÇAS AMBIENTAIS [VULNERABILIDADE AMBIENTAL]



Foto © ONU Habitat / Christelle Lahoud

Bissau é muito propensa a ameaças relacionadas com a água, como inundações, intrusão de água salgada e questões associadas (por exemplo, destruição de habitações e danos em terras agrícolas). O efeito resultante desses perigos representa um impacto substancial na economia, infraestrutura e prestação de serviços básicos.

Poucas medidas de prevenção, mitigação e adaptação estão em vigor para limitar e reduzir as interferências desses riscos com o desenvolvimento urbano. Além disso, a natureza morfológica de Bissau é única, onde bolanhas e rias ocupam a maior parte da terra, o que, eventualmente, reduz as terras potenciais para urbanização.

FALTA DE SERVIÇOS BÁSICOS [EXCLUSÃO SOCIAL]



Foto © ONU-Habitat / Carolina Roccon

A maioria dos moradores de Bissau enfrenta a falta de acesso a serviços básicos, como energia, água, saneamento e resíduos. Como exemplo, estima-se que apenas 4,2% dos moradores estejam conectados a um sistema de coleta de esgoto (CMB, 2015). A cidade não é capaz de lidar com a rápida urbanização no que tange ao fornecimento de serviços básicos adequados aos seus habitantes. Além disso, as taxas pagas pelos serviços não são suficientes para cobrir os custos operacionais, o que cria um ciclo vicioso no desenvolvimento de infraestruturas.

ASSENTAMENTOS INFORMAIS SEGREGADOS [SEGREGAÇÃO ESPACIAL]



Foto © ONU-Habitat / Christelle Lahoud

A rápida urbanização associada à falta de recursos tem sobrecarregado a capacidade de Bissau de fornecer terras urbanizadas para acomodar a população. Portanto, embora uma minoria da população tenha acesso aos escassos serviços públicos disponíveis (por exemplo, eletricidade, água e transporte) e a oportunidades de emprego, estas estão localizadas no centro da cidade e nas principais vias, até 90% da população sofre com a segregação espacial e socioeconômica, em bairros desconectados.

O planeamento urbano pode contribuir para a promoção da inclusão social ao integrar grupos de baixa renda e áreas informais como parte da cidade, urbanizar os assentamentos informais existentes, bem como prevenir a formação de novos assentamentos informais.

ESPAÇOS PÚBLICOS INSUFICIENTES [FRAGMENTAÇÃO]



Foto © ONU-Habitat / Carolina Roccon

Em Bissau, existem poucos espaços públicos ativos, os quais são distribuídos de forma desigual na cidade. Geralmente, a maioria desses espaços não têm adequada manutenção e se tornam, conseqüentemente, subutilizados.

Os espaços públicos são importantes para o aumento do valor das propriedades no seu entorno, garantem a acessibilidade à terrenos e edifícios, apoiam a mobilidade e promovem a coesão social, uma vez que são tipicamente espaços de interação social e mediação de conflitos entre diferentes usuários. Além disso, é nos espaços públicos que estão localizadas as redes de serviços básicos, como drenagem, esgoto, tubulações de abastecimento de água, postes de eletricidade e cabos de comunicação.

DESENVOLVIMENTO POLARIZADO E DESEQUILÍBRIO ECONÓMICO [CONCENTRAÇÃO ECONÓMICA]

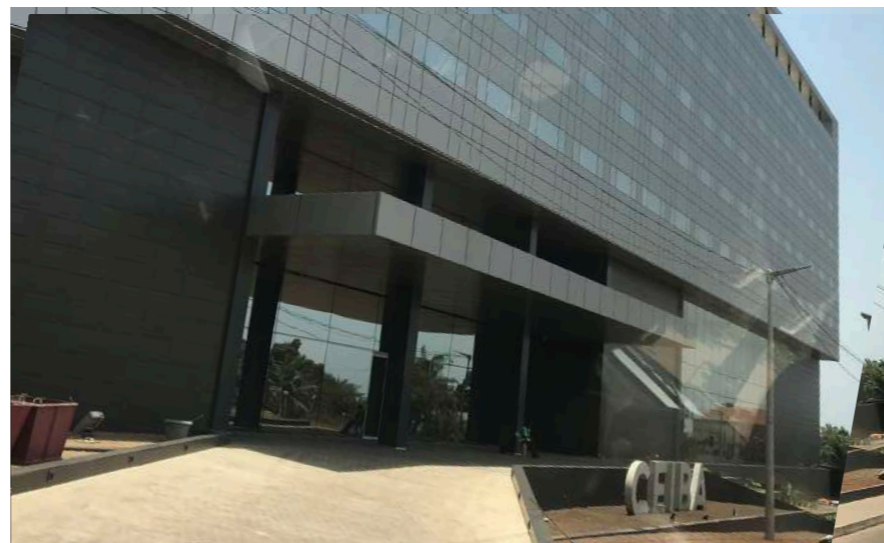


Foto © ONU-Habitat / Christelle Lahoud

Em Bissau, a maior parte das atividades económicas concentram-se em dois locais, nomeadamente o centro da cidade e ao longo da estrada principal (Av. Dos Combatentes da Liberdade da Pátria). Normalmente, os trabalhadores buscam proximidade geográfica e facilidade de deslocação e circulação, e se aglomeram nessas áreas devido à falta de uma clara hierarquia de centros económicos onde as empresas estão descentralizadas e acessíveis a todos, juntamente com uma mobilidade e um viário eficientes.

PATRIMÓNIO HISTÓRICO DETERIORADO [MARGINALIZAÇÃO CULTURAL]

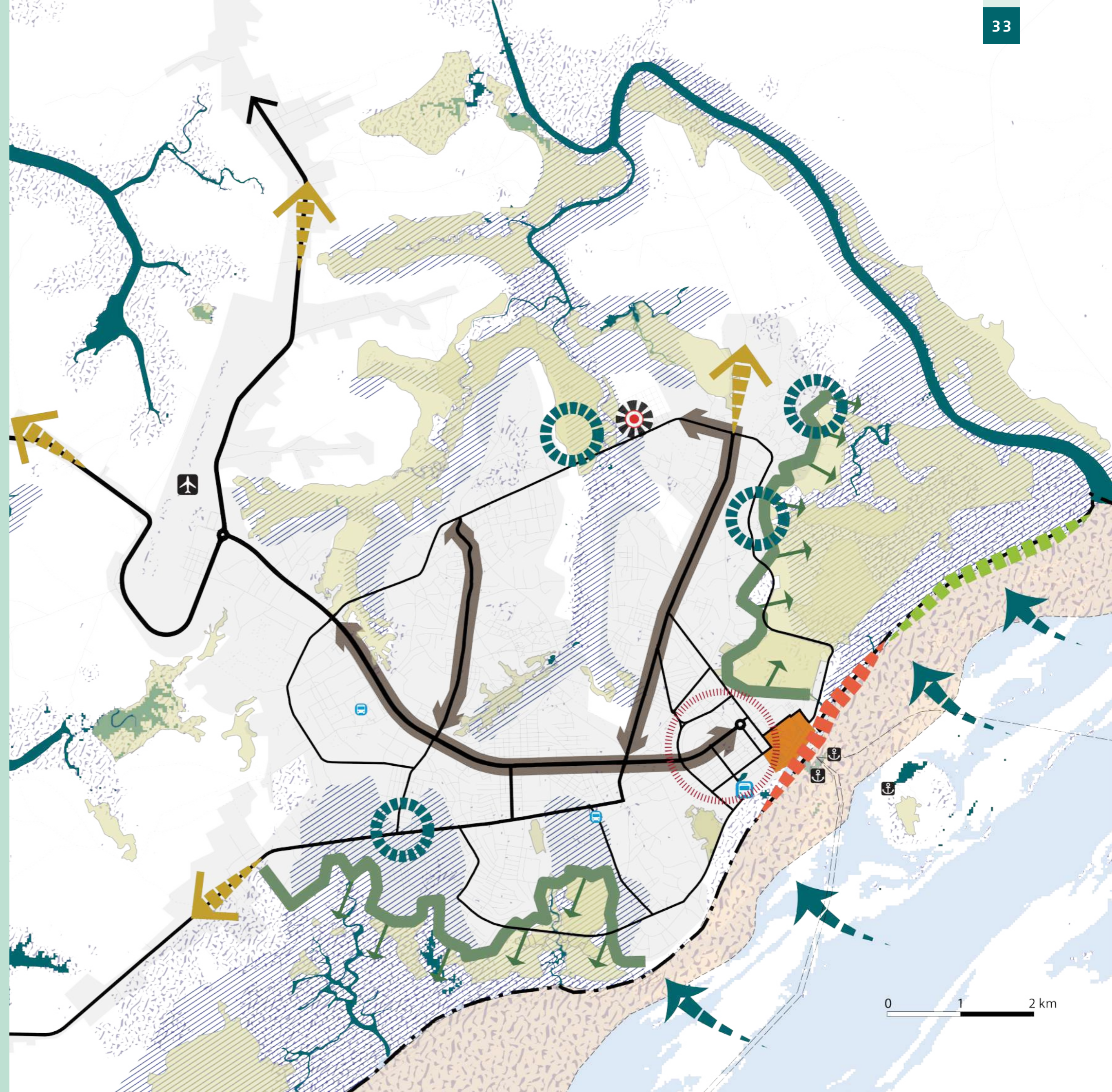


Foto © ONU-Habitat / Carolina Roccon

O Bissau Velho é o centro histórico da cidade, em grande parte negligenciado e com o valor da sua identidade cultural e patrimonial enfraquecendo cada vez mais. A maioria dos edifícios coloniais remanescentes carece de manutenção e a oferta de atividades comerciais e culturais é limitada na região. Um centro da cidade reabilitado é importante não apenas por razões culturais, mas também pelo turismo e pela identidade, o que aumenta a infraestrutura económica e cria uma fonte significativa de renda.

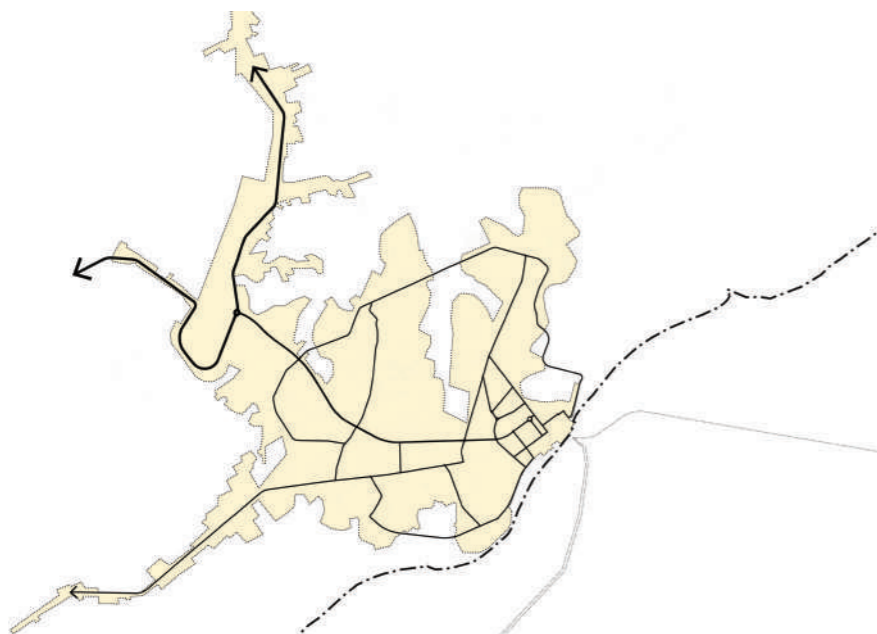
5.2. MAPA DE RESTRIÇÕES

-  Crescimento e expansão urbana descontrolados
-  Vazadouro próximo à zonas húmidas e assentamentos informais
-  Elevação do nível do mar
-  Salinização
-  Bairro histórico deteriorado
-  Pressão sobre terras agrícolas
-  Vias congestionadas
-  Atividades centralizadas
-  Riscos ambientais
-  Risco de inundação
-  Descarregamento de resíduos industriais



5.3. MAPAS DE ADEQUAÇÃO

ÁREAS URBANAS

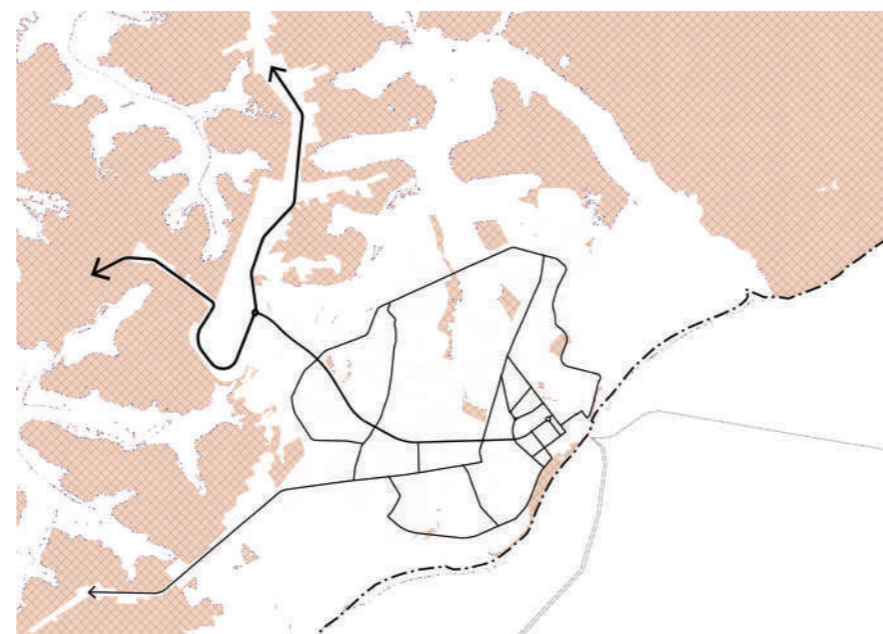


A maior parte do tecido urbano existente apresenta áreas onde a estrutura urbana carece de melhorias e onde as estratégias de densificação são encorajadas para acomodar parte do crescimento populacional. A reestruturação urbana visa minimizar os custos de transporte e da prestação de serviços, o que otimiza o uso do solo e favorece a proteção e manutenção de espaços abertos. Assim, pode proporcionar benefícios em termos de vitalidade urbana, atividades económicas, proximidade e mobilidade (em particular caminhabilidade).

Intervenções estratégicas podem incluir densificação de áreas suburbanas, renovação urbana e urbanização de assentamentos informais, desenvolvimento das zonas industriais subutilizadas e princípios de desenvolvimento orientado ao transporte sustentável (DOTS) nas principais vias. A ocupação de vazios urbanos, a densificação e a renovação urbana podem reduzir o consumo desnecessário de terras escassas e valiosas nos arredores das cidades. A melhoria nas redes viárias inadequadas também pode ser operacionalizada por meio de iniciativas de urbanização de bairros.

Essas intervenções requerem uma abordagem participativa sólida com a comunidade, tendo em vista que os terrenos já estão ocupados. O engajamento dos atuais moradores é, portanto, requerido ao longo de todo o processo, a fim de validar o uso do solo existente, revisar e propor o uso final e reduzir potenciais impactos associados à necessidade de alterações no parcelamento do solo e desocupações.

ÁREAS DE EXPANSÃO URBANA



As áreas de expansão urbana são terras pouco desenvolvidas, onde novos assentamentos que acomodarão uma quantidade significativa de crescimento populacional estão planeados para acontecer. A identificação e o desenvolvimento de áreas de expansão em uma escala adequada, com base nas estimativas de crescimento populacional é crucial, tendo em vista a pressão por moradias populares e serviços públicos.

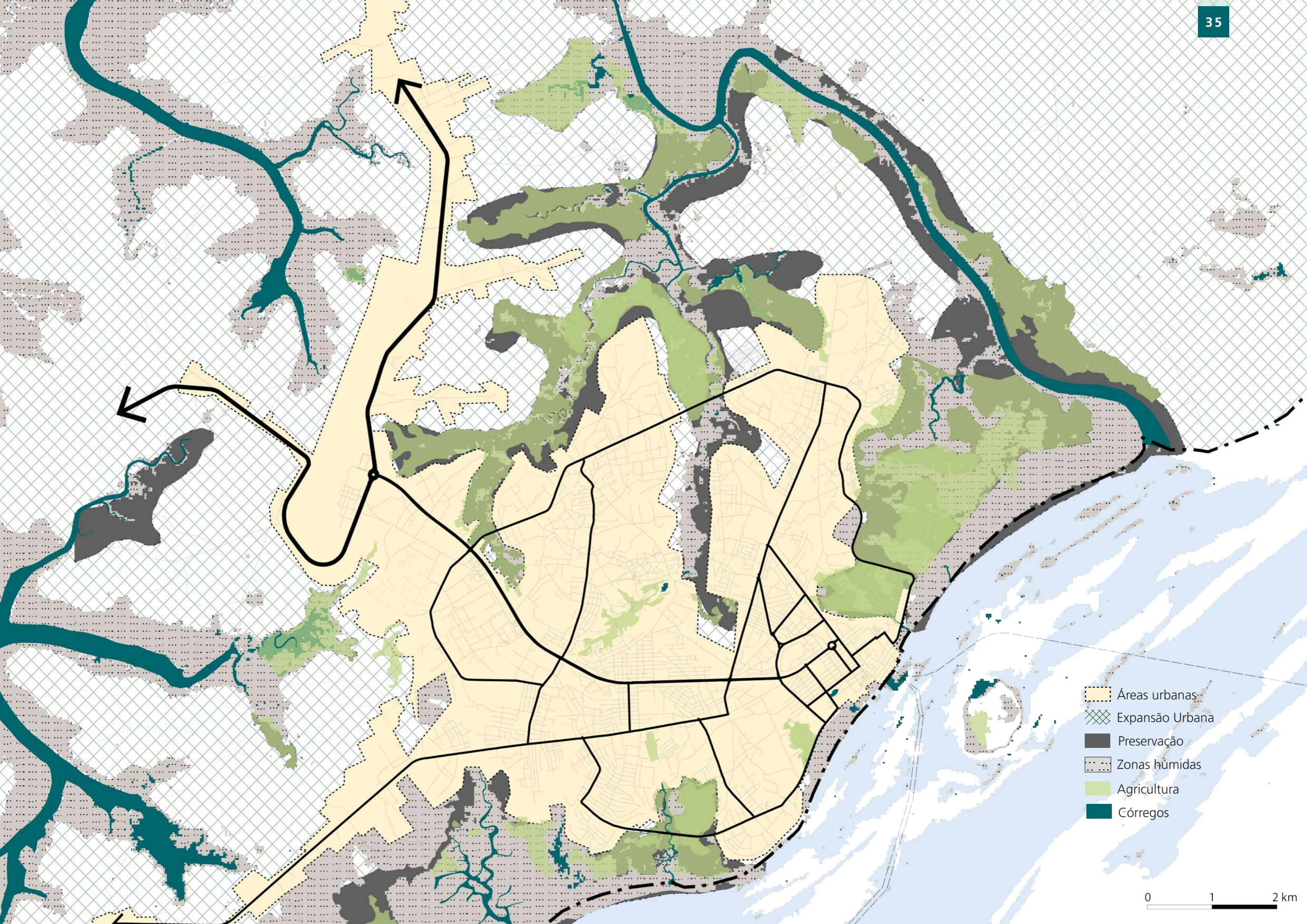
É essencial que, antes do estabelecimento dos assentamentos, a terra esteja equipada, no mínimo, com uma rede viária e prestação de serviços básicos, como eletricidade e água. A oferta de serviços é facilitada através da identificação e estruturação de áreas planeadas de expansão da cidade que estão próximas ao tecido urbano existente. Deve ser dada atenção à rede viária: deve-se reservar mais espaço para ruas e é necessária uma classificação hierárquica de vias, com a definição de diferentes larguras, incluindo espaço para peões e ciclovias. Isso ajudará a moldar a estrutura urbana definindo tamanhos de quarteirões e minimizará os problemas de acessibilidade associados a padrões de vias irregulares.

Em alguns casos, não é possível expandir a área urbana de maneira contígua à cidade existente. Isso traz questões sobre o equilíbrio entre a distribuição da população e a expansão do sistema nacional de cidades, que deve ser planeado em nível regional ou nacional.

ÁREAS DE PRESERVAÇÃO



As áreas de preservação incluem uma variedade de situações em que a função ambiental ou cultural da terra é relevante. Áreas com marcos culturais e históricos relevantes precisam ter um estatuto especial para criar incentivos para a proteção adequada do património. O património natural ou marcos ambientais que precisam ser protegidos devem ser tratados como áreas *non aedificandi*, a fim de garantir a preservação total de seu carácter natural. A preservação também deve ser estendida a áreas onde os riscos ambientais, a complexidade da topografia e outros fatores relevantes estejam presentes. Além disso, as atividades agrícolas podem ser identificadas como áreas protegidas devido ao seu potencial agronómico, biológico ou económico oferecido pela terra. Finalmente, algumas áreas de preservação podem ser de uso sustentável ou para fins de restauração, onde a ocupação intensiva ou certos usos do solo não são permitidos.



- Áreas urbanas
- Expansão Urbana
- Preservação
- Zonas húmidas
- Agricultura
- Córregos

5.4. CENÁRIOS DE CRESCIMENTO URBANO

Para entender as necessidades futuras da cidade em termos de área necessária, é essencial conduzir diferentes cenários de crescimento. Os seguintes cenários foram calculados usando diferentes hipóteses e diferentes densidades (baixa, média e alta) para até 2030.

Cresc. %	População estimada em 2030	Crescimento demográfico
2%	659,486	139,396
3%	741,396	221,396
4%	832,537	312,537

1. BAIXA DENSIDADE - 5,000 hab/km²

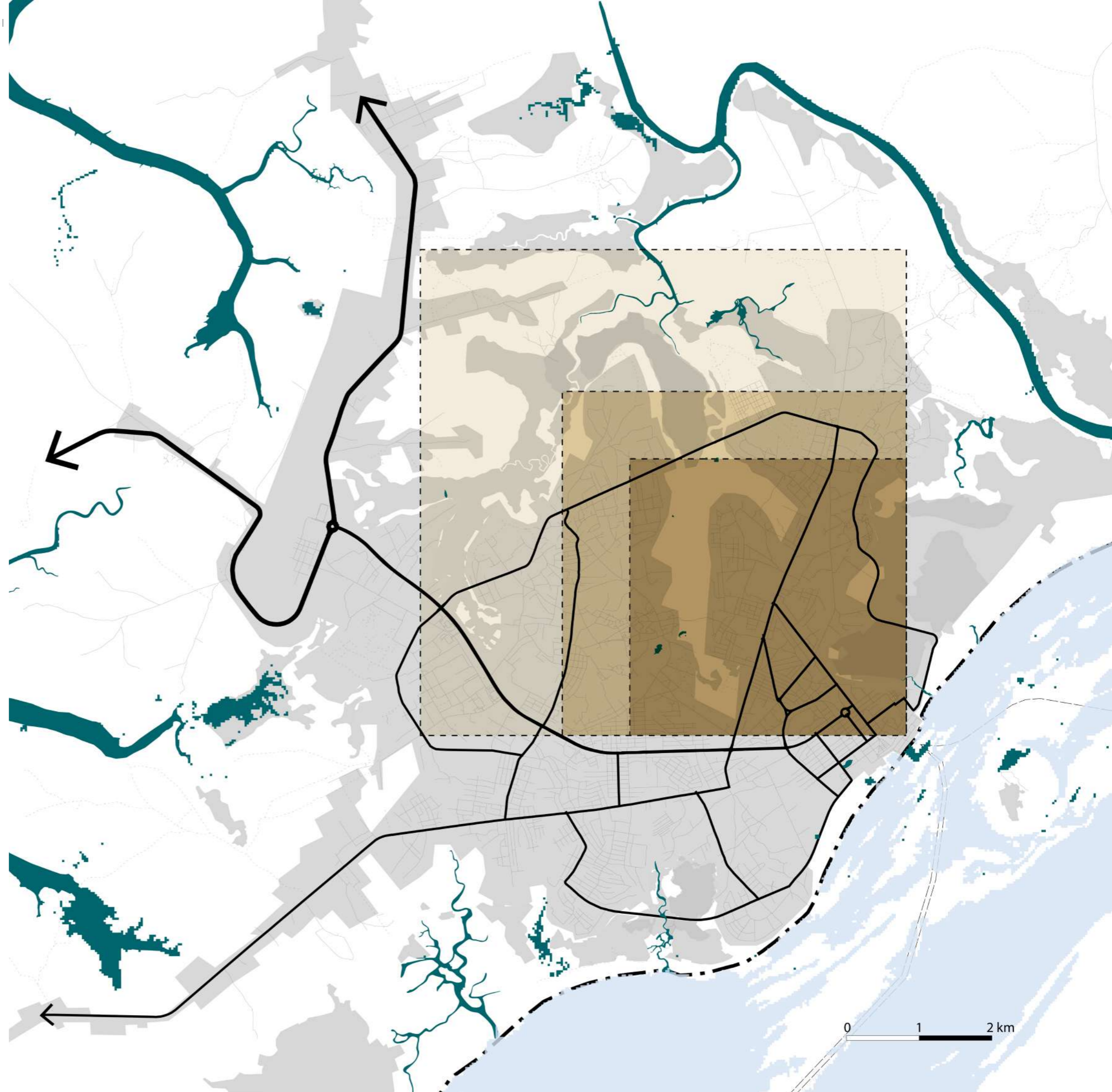
Crescimento	Área urbana necessária para 2030
2%	27,90 Km ²
3%	44,28 Km ²
4%	62,51 Km ²

2. MÉDIA DENSIDADE - 10,000 hab/km²

Crescimento	Área urbana necessária para 2030
2%	13,95 Km ²
3%	22,14 Km ²
4%	31,25 Km ²

3. ALTA DENSIDADE - 15,000 hab/km²

Crescimento	Área urbana necessária para 2030
2%	9,30 Km ²
3%	14,76 Km ²
4%	20,84 Km ²



FUTUROS MORADORES POR ÁREA DE EXPANSÃO

ÁREA: 8 KM² (PRIORIDADE 1 E 4)

Densidade selecionada (hab/km ²)	20% rodovias (km ²)	10% espaços públicos (km ²)	70% terra urbanizável (km ²)	População futura (Pessoas)
15,000	1.6	0.8	3.92	58,800
10,000				39,200
5,000				19,600

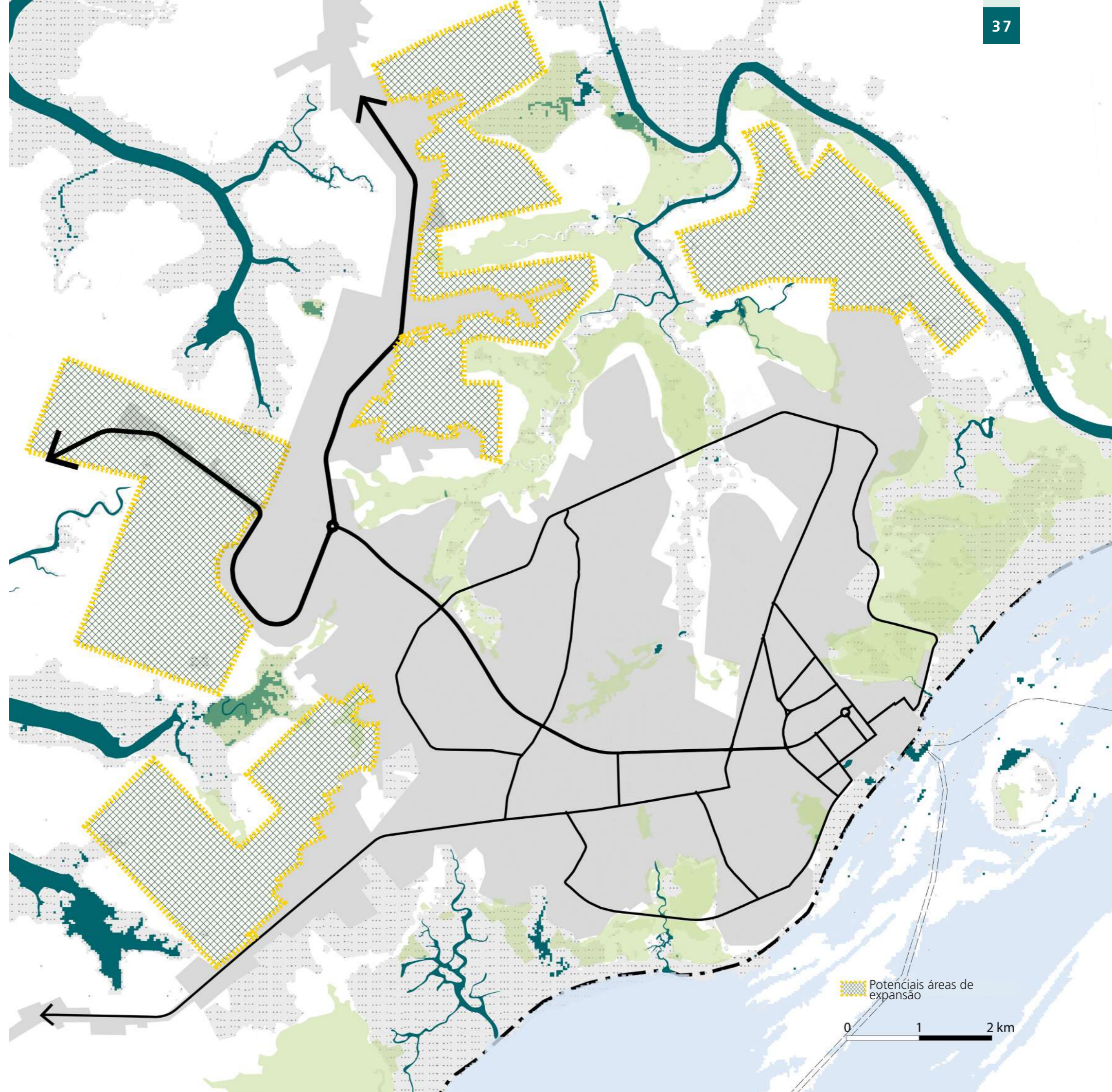
ÁREA: 7 KM² (PRIORIDADE 2 E 3)

Densidade selecionada (hab/km ²)	20% rodovias (km ²)	10% espaços públicos (km ²)	70% terra urbanizável (km ²)	População futura (Pessoas)
15,000	1.4	0.7	3.43	51,450
10,000				34,300
5,000				17,150

POTENCIAIS ÁREAS DE EXPANSÃO:

Áreas prioritárias	Densidade selecionada	População futura
1	Alta	58,800
2	Média	34,300
3	Média	39,200
4	Média	34,300
População futura total que pode ser acomodada nas quatro áreas de expansão selecionadas		166,600
Crescimento demográfico até 2030		221,396
População restante a ser acomodada através de estratégias de densificação dentro do tecido urbano (aprox.)		55,000

É importante notar que apenas as estratégias de expansão não são suficientes e devem ser acompanhadas com estratégias de densificação dentro do tecido urbano existente da cidade.





6.1. PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL BISSAU 2030 – A DIMENSÃO ESTRATÉGICA

Após as eleições de 2014, a Guiné-Bissau lançou uma estratégia nacional de desenvolvimento denominada Terra Ranka, para o período 2015-2025, que propôs investimentos em desenvolvimento humano, infraestrutura, ambiente de negócios, desenvolvimento urbano, biodiversidade e capital natural, com uma temática abrangente de paz e governança a nível nacional.

O Plano de Desenvolvimento Sustentável Bissau 2030 baseia-se no Terra Ranka e no Plano de Desenvolvimento Municipal NôBISSAU, bem como nos quadros internacionais como a Agenda 2030, a Nova Agenda Urbana, o Caminho de SAMOA e a Declaração de Sendai e o Quadro para a Redução do Risco de Desastre 2015-2030.

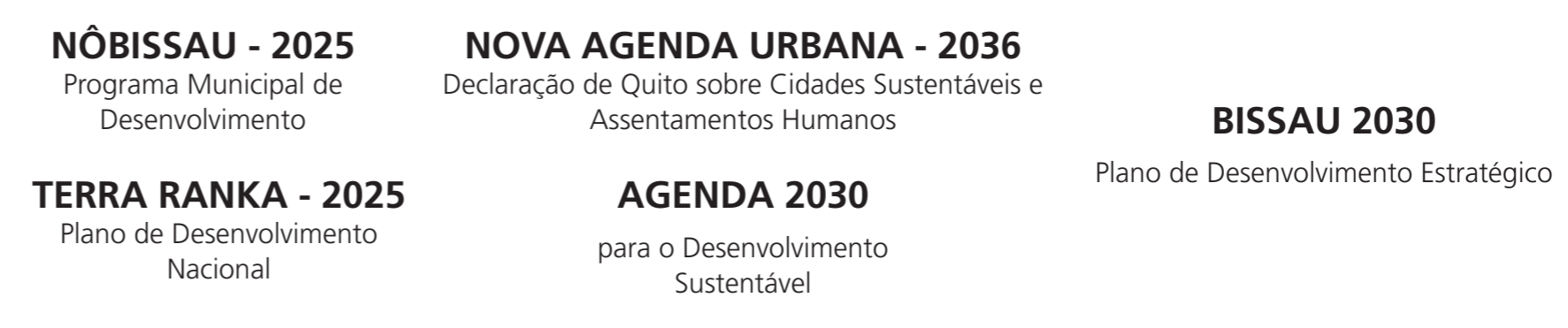
A componente estratégica do Plano de Desenvolvimento Sustentável de Bissau 2030 foi formalmente endossada pelo Governo de Bissau em outubro de 2018, e a dimensão espacial do plano foi construída incorporando todos os insumos dos principais intervenientes, recolhidos durante o Ateliê de Validação realizado no Dia Mundial do Habitat, 1 de outubro de 2018. As iniciativas de desencadeamento da implementação do Plano de Desenvolvimento Sustentável Bissau 2030 podem ser feitas com recursos existentes de instituições governamentais e parceiros de desenvolvimento na Guiné-Bissau, especialmente relacionados com reformas legais, finalização do quadro de monitorização comum, entre outras iniciativas.

6.2. MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO

Um plano só é bem-sucedido se assim for a sua implementação. E para medir o progresso na sua aplicação, um conjunto de 30 metas com indicadores inteligentes foram selecionados para os 10 objetivos do Plano Bissau 2030. Para assegurar o seu alinhamento com estruturas já existentes e minimizar a necessidade de recolha de dados adicionais, os indicadores foram alinhados de acordo com a Agenda 2030 (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável), a Agenda Africana 2063 e as Modalidades Aceleradas de Ação dos Estados Insulares em Desenvolvimento (SAMOA).

Alinhando o quadro da monitorização com as prioridades nacionais e agendas globais permitirá a cidade de Bissau mobilizar recursos de múltiplos fundos e parceiros de desenvolvimento para o seu desenvolvimento sustentável.

O Plano de Desenvolvimento Sustentável Bissau 2030 torna-se uma plataforma para localizar tanto os ODS a nível local como também as prioridades globais e nacionais. Ao coletar dados para monitorar e avaliar sua implementação, a cidade de Bissau também está contribuindo para monitorar a implementação do Terra Ranka e da Agenda 2030 na Guiné-Bissau.



VISÃO

BISSAU 2030
CIDADE COMPACTA E RESILIENTE

Até 2030, Bissau será uma cidade limpa e socialmente inclusiva, com desenvolvimento urbano sustentável que seja compacto e resiliente às mudanças climáticas, funcionando como um catalizador para o desenvolvimento económico do país.

OBJETIVOS

1



CIDADE COMPACTA E VIBRANTE

2



HABITAÇÃO ADEQUADA E ACESSÍVEL A TODOS

3



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

4



INFRAESTRUTURA RESILIENTE E ACESSÍVEL A TODOS

5



CIDADE VERDE E RESILIENTE

6



IDENTIDADE E TURISMO SUSTENTÁVEL

7



PROSPERIDADE E DIVERSIFICAÇÃO ECONÓMICA

8



INTEGRAÇÃO NACIONAL E INTERLIGAÇÕES URBANO-RURAIS

9



GOVERNAÇÃO PARTICIPATIVA E TRANSPARENTE

10



FINANCIAMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO

OBJETIVO 1

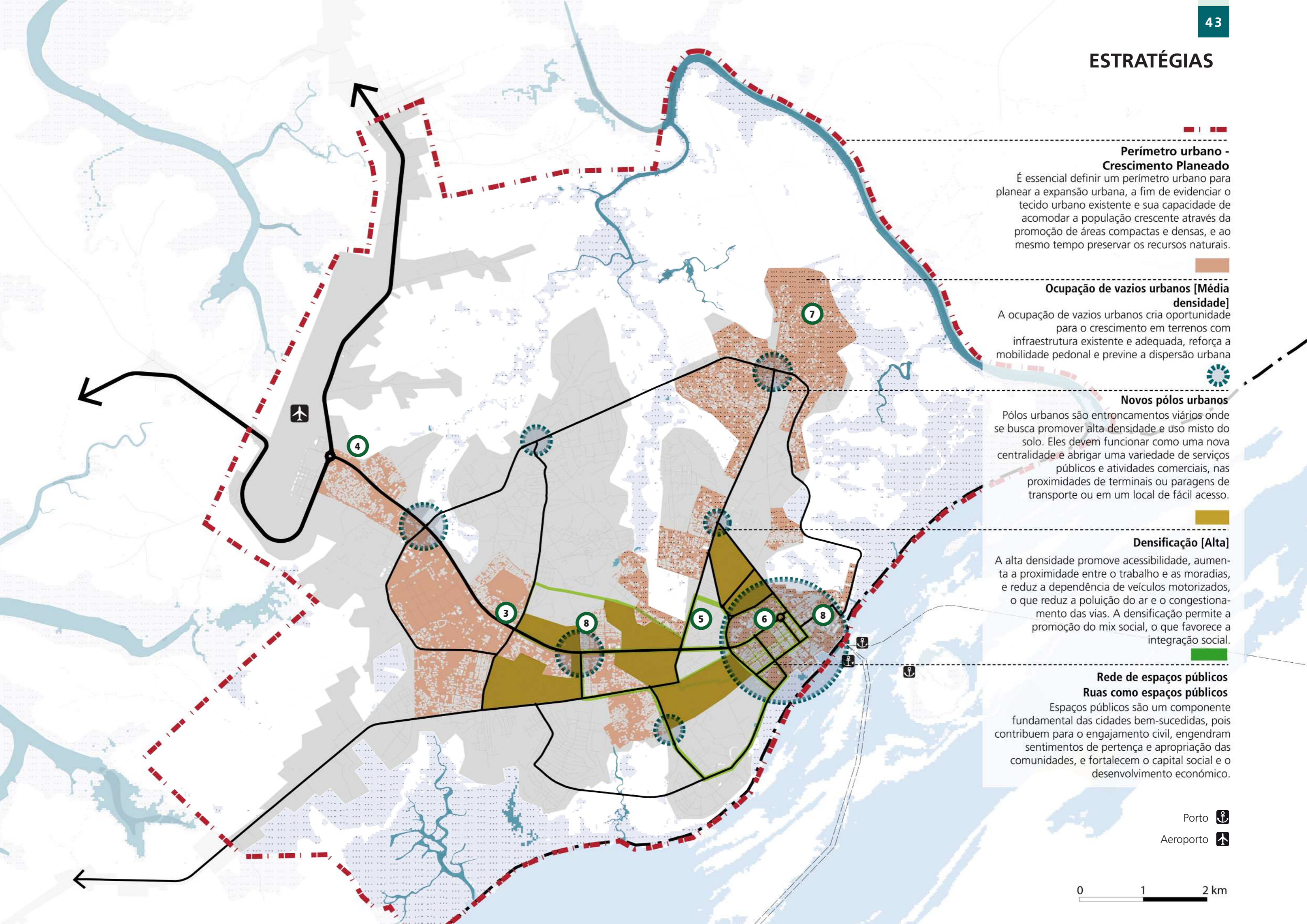
CIDADE COMPACTA E VIBRANTE



Promover bairros abertos, vivos, vibrantes e compactos

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
1.1. Até 2030, promover o adensamento urbano em conexão com o desenvolvimento de infraestrutura, controlar a expansão urbana e reduzir o número de lotes desocupados e subutilizados.	1.1.1: Rácio entre a taxa de consumo do solo e a taxa de crescimento da população (ODS 11.3.1) 1.1.2: Proporção de terrenos vagos e cobertura de lotes subocupados dentro do perímetro urbano (NAU, parágrafo 14.b)	1 Desenvolver um Plano Básico de Estrutura para Bissau, incluindo a definição do perímetro urbano, planos de extensão da cidade e estratégias de ocupação de vazios urbanos, e um plano detalhado para as áreas prioritárias de densificação. (Meta 1.1)	X		
		2 Elaborar um manual de urbanização e uso do solo (Meta 1.1 and 1.2)	X		
		3 Restaurar e fornecer mobiliário urbano no espaço público perto da Embaixada da China (Meta 1.3)	X		
1.2. Até 2030, estimular o uso misto e a consolidação de centros secundários diversificados, especialmente ao longo dos corredores de transporte.	1.2.1: Proporção de edifícios de uso misto por edifícios totais desagregados por bairros (NAU, parágrafo 51) 1.2.2: Áreas de captação de mercados, instalações de educação, saúde e segurança pública e serviços locais por tipo e hierarquia (NAU, parágrafo 51)	4 Restaurar a rotunda perto do aeroporto (Meta 1.3)	X		
		5 Designar áreas comerciais em potenciais áreas secundárias e reorganizar o mercado de Bandim (Meta 1.2)		X	
		6 Melhorar a caminhabilidade no centro da cidade (Meta 1.3)		X	
1.3. Até 2030, reabilitar e aumentar substancialmente o número de áreas verdes seguras e adequadas, espaços públicos e instalações desportivas, com especial atenção para as necessidades das mulheres, crianças, jovens, idosos, pessoas com deficiência e outros grupos vulneráveis.	1.3.1: Proporção de espaço aberto para uso público para o total da população, por sexo, idade e população com deficiência (ODS 11.7.1) 1.3.2: Proporção da população vítima de assédio físico ou sexual, por sexo, grupo etário, incapacidade e local da ocorrência, nos últimos 12 meses (ODS 11.7.2)	7 Plano para futuras instalações públicas (praça pública / centro de transportes) na região de Antula (em referência ao Objetivo 4, projeto piloto 3) (Meta 1.2 e Meta 1.3)		X	
		8 Estabelecimento de instalações desportivas e/ou centros comunitários, na Praça da Alfândega e no Bairro D'ajuda (Meta 1.3)			X

ESTRATÉGIAS



Perímetro urbano - Crescimento Planeado

É essencial definir um perímetro urbano para planejar a expansão urbana, a fim de evidenciar o tecido urbano existente e sua capacidade de acomodar a população crescente através da promoção de áreas compactas e densas, e ao mesmo tempo preservar os recursos naturais.

Ocupação de vazios urbanos [Média densidade]

A ocupação de vazios urbanos cria oportunidade para o crescimento em terrenos com infraestrutura existente e adequada, reforça a mobilidade pedonal e previne a dispersão urbana

Novos pólos urbanos

Pólos urbanos são entroncamentos viários onde se busca promover alta densidade e uso misto do solo. Eles devem funcionar como uma nova centralidade e abrigar uma variedade de serviços públicos e atividades comerciais, nas proximidades de terminais ou paragens de transporte ou em um local de fácil acesso.

Densificação [Alta]

A alta densidade promove acessibilidade, aumenta a proximidade entre o trabalho e as moradias, e reduz a dependência de veículos motorizados, o que reduz a poluição do ar e o congestionamento das vias. A densificação permite a promoção do mix social, o que favorece a integração social.

Rede de espaços públicos Ruas como espaços públicos

Espaços públicos são um componente fundamental das cidades bem-sucedidas, pois contribuem para o engajamento civil, engendram sentimentos de pertença e apropriação das comunidades, e fortalecem o capital social e o desenvolvimento econômico.

- Porto
- Aeroporto



OBJETIVO 2

HABITAÇÃO ACESSÍVEL PARA TODOS



Garantir o acesso a moradias adequadas, seguras e acessíveis para todos e urbanizar os assentamentos informais

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
2.1. Até 2030, reduzir substancialmente o défice de habitação na cidade de Bissau, estimular a produção de habitação social nas áreas centrais e expandir a oferta de terras urbanizadas para iniciativas de autoconstrução	2.1.1: Proporção da população urbana residente em moradias inadequadas (ODS 11.1.1) 2.1.2: Proporção da população urbana residente em assentamentos informais (ODS 11.1.1)	1 Programa de conscientização da comunidade para evitar ocupações em áreas de risco em Antula, Djolo (Gabuzinho) e Cuntum Madina (Meta 2.3)	X		
		2 Projeto de levantamento de SIG para identificar terrenos vagos de propriedade da CMB para novos empreendimentos habitacionais acessíveis (Meta 2.1)	X		
2.2. Até 2025, garantir a posse da terra segura para todos e reduzir substancialmente o surgimento de novos assentamentos informais e, até 2030, urbanizar e fornecer infraestruturas básicas em assentamentos informais.	2.2.1: Proporção da população residente em domicílios com acesso a serviços básicos (ODS 1.4.1) 2.2.2: Proporção total da população adulta com direito de posse à terra, com documentação legalmente reconhecida e que percebam seus direitos à terra como seguros, por sexo e por tipo de posse (ODS 1.4.2) 2.2.3: Proporção de assentamentos informais dentro do tecido urbano total, desagregados pelo ano de ocupação (NAU, parágrafos 25 e 77)	3 Restauração dos bairros de Reino Gambeafada, Mindará, Missira, Belém, Sintra, Nema e Amedalai através de uma abordagem participativa (Meta 2.2)		X	
		4 Elaborar um plano de mobilização de recursos para projetos de urbanização de assentamentos informais, incluindo recursos financeiros, humanos, fundiários e materiais, como parte de uma estrutura mais ampla de proteção social (Meta 2.1, Meta 2.2 e Meta 2.3)		X	
		5 Entrega de um planeamento de expansão da cidade com terrenos urbanizados e protótipos de habitação para densificação (Meta 2.1)			X
2.3. Até 2025, reduzir substancialmente o número de unidades habitacionais localizadas em áreas de risco e o número de pessoas afetadas por desastres.	2.3.1: Número de pessoas falecidas, desaparecidas e diretamente afetadas devido a desastres por 100 mil habitantes (ODS 11.5.1, ODS 13.1.1)				

ESTRATÉGIAS


Estratégias de mitigação de inundações
Áreas ribeirinhas: 50 metros

Algumas zonas preservadas para áreas ribeirinhas podem ser usadas para fins agrícolas e recreativos, e devem ser enxergadas como espaços essenciais para o desenvolvimento urbano. Elas possuem um papel vital como zonas de amortecimento e áreas húmidas, a prevenir inundações e a reduzir a degradação do meio ambiente, enquanto contribuem para a sustentabilidade e biodiversidade da cidade.

Limites naturais de zonas húmidas
Zonas húmidas como áreas de preservação

O limite previne qualquer tipo de exploração em áreas húmidas, consideradas de alto risco, e, portanto, não são adequadas para construção. Áreas de preservação podem ajudar a mitigar os efeitos das mudanças climáticas, incluindo a elevação do nível do mar e desastres naturais.

Eficiência de drenagem e rede de vias

Aprimoramento da rede de vias para melhorar o nível de prestação de serviços.
Reservar áreas para valetas de drenagem ao menos nas vias principais e secundárias.






Melhoria dos assentamentos informais

Gradualmente melhorar/ formalizar e incorporar os bairros de Mindara, Reino Gambeafada, Missira, Belém, Sintra, Nema, Amedalai à cidade em si. Incluir abordagens participativas através de todo o processo de melhoria.

Encorajar densificação vertical

Construção de um plano de resiliência

Desenvolver estratégias e ações concretas para mitigar os efeitos da salinização e inundações na malha urbana, especialmente no bairro de Cuntum Madina.

Porto 
Aeroporto 
Área de moradia com risco de inundação 
Área com risco de salinização 
Área de agricultura ou preservação 

0 1 2 km

OBJETIVO 3

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL



Construir um sistema de mobilidade inteligente, integrado, acessível e seguro

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
3.1. Até 2025, construir uma rede de transporte público segura, inteligente, eficiente e integrada, cobrindo toda a cidade, adotando os princípios do desenvolvimento orientado ao trânsito (DOT) no planeamento e na gestão urbana.	3.1.1: Proporção de planos espaciais locais que consideram os princípios de DOT (NAU, parágrafo 114b) 3.1.2: Proporção da população que tem acesso adequado ao transporte público, por sexo, idade e pessoas com deficiência (ODS 11.2.1) 3.1.3: Número de paragens de autocarro, estações e terminais dentro do perímetro urbano (NAU, parágrafo 66)	1 Realizar uma análise básica do número de passageiros no sistema de transporte público (Pesquisa de Origem e Destino) nos principais corredores (Avenida dos Combatentes da Liberdade da Pátria, Estrada da Volta, Estrada de Bor e a estrada para Safim) (Meta 3.1 e Meta 3.3)	X		
		2 Demarcar estradas na nova área de expansão de Antula (nordeste) (Meta 3.2)	X		
		3 Implementar no centro de Bissau placas de sinalização e demarcação de vias de acordo com as diretrizes existentes (Meta 3.2)	X		
3.2. Até 2025, estabelecer sistemas de gestão de tráfego inteligentes e integrados e reduzir substancialmente o número de mortes e ferimentos causados por acidentes rodoviários.	3.2.1: Número de acidentes de trânsito reportados resultando em ferimentos em pedestres e ciclistas (NAU, parágrafo 114a) 3.2.2: Taxa de mortalidade por acidentes rodoviários (ODS 3.6.1) 3.2.3: Proporção da população satisfeita com o sistema de gestão do trânsito por sexo, idade e pessoas com deficiência (NAU, parágrafo 66)	4 Desenvolver uma pesquisa que determine quais estradas precisam ser reabilitadas / pavimentadas (Meta 3.2)	X		
		5 Conduzir uma avaliação preliminar dos possíveis corredores de DOT e avaliação de mercado e demanda (Meta 3.1)	X		
3.3. Até 2025, construir uma rede segura e acessível de infraestrutura de mobilidade não motorizada, promovendo a caminhabilidade e o uso de bicicletas.	3.3.1: Total de quilómetros de ciclovias implementadas dentro do perímetro urbano (NAU, parágrafo 114a)	6 Desenvolver um manual de construção de passeios e implementar um projeto piloto em referência à meta 1, projeto piloto 6 (Meta 3.3)		X	
		7 Construção de terminais de autocarros perto do aeroporto e no centro da cidade (Meta 3.1)		X	

ESTRATÉGIAS

Demarcação de vias em áreas de expansão

Reservar áreas para a demarcação de vias em zonas de expansão (hierarquia de vias: principais, secundárias e terciárias).
Recomenda-se uma abordagem participativa para negociar com os proprietários das terras.



Terminal de autocarros próximo ao aeroporto Paragens em entroncamentos estratégicos

Construir um terminal de autocarros perto do aeroporto que se conecte ao centro de Bissau, e também a outras localidades.
Aumentar o número de paragens ao longo dos entroncamentos principais pela cidade. Garantir o fornecimento de sombras e assentos.

Nova rede de vias/ reclassificação de vias

Melhorar algumas das vias existentes dentro do tecido urbano e aprimorar a conectividade a outras ruas principais. Isto irá melhorar a acessibilidade aos serviços.

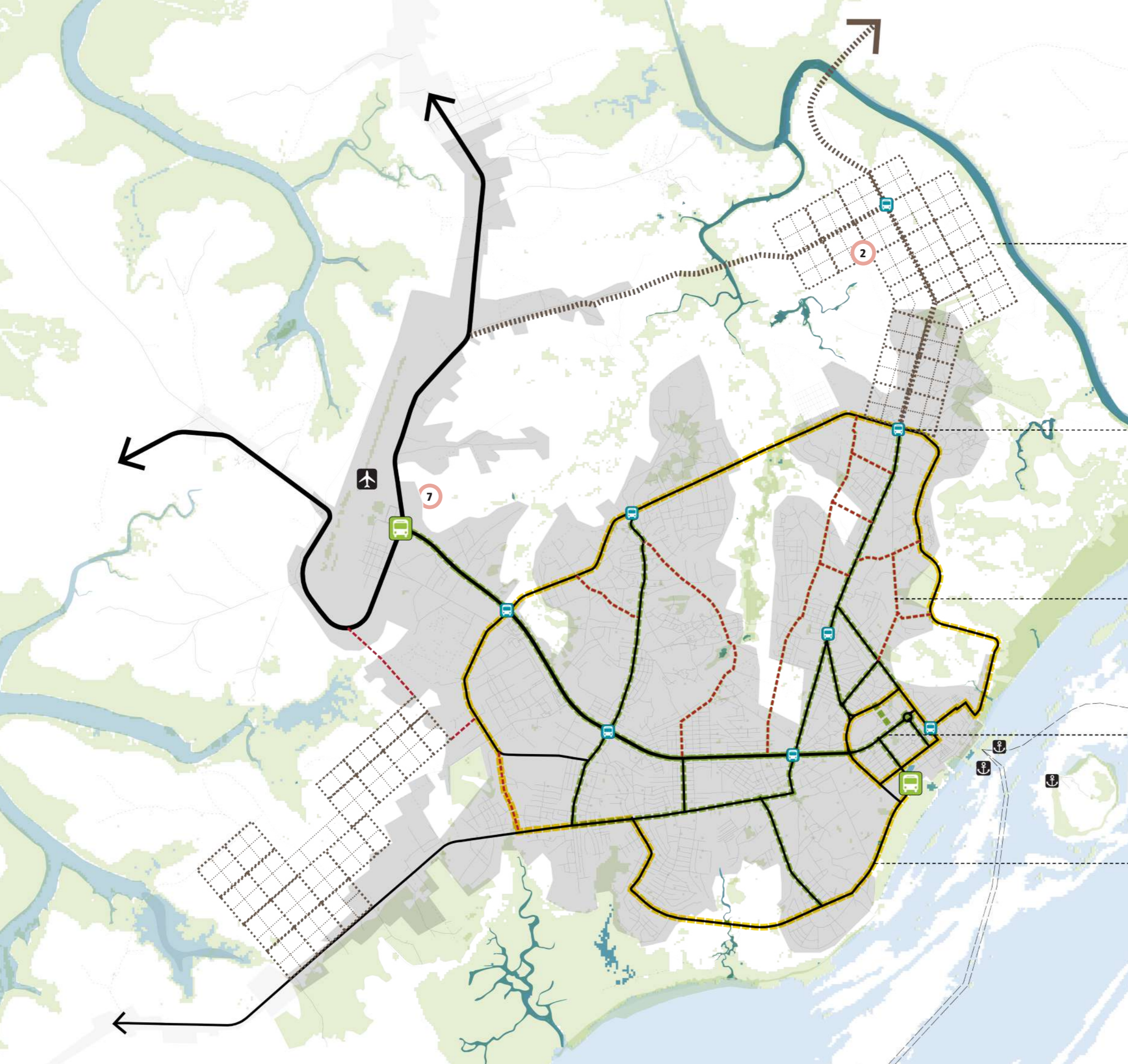
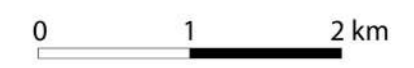
Ruas como espaço público/ Ciclistas e pedestres

Garantir que as ruas possuam espaço suficiente para faixas de pedestre e ciclistas. Isto irá promover a caminhabilidade e reduzir a dependência de automóveis privados.

Anel Viário – melhorar a mobilidade

O anel viário passa pelo centro e evita a avenida principal Combatentes da Liberdade da Pátria. O anel viário pode ser acessado através de 5 pontos de entrada principais de dentro da cidade.

Porto
Aeroporto



OBJETIVO 4

INFRAESTRUTURA RESILIENTE PARA TODOS



Melhorar a infraestrutura social e económica para promover a competitividade e a redução da pobreza

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
4.1. Até 2030, aumentar substancialmente o acesso à água potável, saneamento, eletricidade gerada a partir de fontes de energia renováveis limpas e ampliar o acesso às tecnologias de informação e comunicação.	4.1.1: Proporção da população que utiliza serviços seguros de água potável (ODS 6.1.1) 4.1.2: Proporção da população usando (a) serviços de saneamento seguros e (b) uma instalação de lavagem de mãos com água e sabão (ODS 6.2.1) 4.1.3: Taxa de mortalidade atribuída a água contaminada, saneamento insalubre e falta de higiene (ODS 3.9.2) 4.1.4: Proporção da população com acesso à eletricidade (ODS 7.1.1) 4.1.5: Proporção da população com acesso primário a combustíveis e tecnologias limpas (ODS 7.1.2) 4.1.6: Proporção da população coberta por uma rede móvel, por tipo de tecnologia (ODS 9.c.1) 4.1.7: Proporção de indivíduos que utilizam a Internet (ODS 17.8.1) 4.1.8: Total do apoio internacional oficial (assistência oficial ao desenvolvimento e outros fluxos oficiais) à infraestrutura (ODS 9.a.1)	1 Mapear e identificar o número e as necessidades das estruturas de saúde pública, educação e instalações públicas gerais na cidade de acordo com os critérios estabelecidos pelas autoridades nacionais (Meta 4.2)	X		
		2 Estabelecer cooperativas de reciclagem de base comunitária, empregando a força de trabalho local e reduzindo a acumulação de resíduos em áreas de risco (Meta 4.3)	X		
		3 Fechar a lixeira de Antula e construir um novo aterro a pelo menos 10 km de distância de áreas residenciais ⁵ (Meta 4.3)	X		
4.2. Até 2030, garantir uma distribuição territorial equitativa de instalações sociais, especialmente de saúde e educação, adaptadas a crianças, mulheres, pessoas com deficiência e outros grupos vulneráveis.	4.2.1: Áreas de cobertura dos mercados, instalações de educação, saúde e segurança pública e serviços locais por tipo e hierarquia (NAU, parágrafo 51) 4.2.2: Proporção de instalações públicas com acesso a (a) eletricidade; (b) Internet; (c) Computadores; (d) infraestrutura e materiais adaptados para pessoas com deficiência; (e) água potável; (f) instalações de saneamento básico separadas por sexo; e (g) instalações básicas de lavagem das mãos (de acordo com as definições do indicador WASH) (ODS 4.a.1)	4 Incluir o abastecimento de água e eletricidade como prioridade nos projetos de urbanização de assentamentos informais e expansão urbana, como os projetos piloto 3 e 5 do objetivo 2 (Meta 4.1)		X	
		7 Construir instalações públicas de saúde, educação e demais de acordo com as necessidades identificadas no exercício de mapeamento (Meta 4.2)		X	X
		8 Construir estação de tratamento de esgoto no centro de Bissau (Meta 4.1)			X
4.3. Até 2025, criar um sistema de gestão de resíduos sólidos acessível e eficiente e introduzir práticas sustentáveis, como triagem de resíduos, reciclagem, compostagem e geração de energia de biogás.	4.3.1: Proporção de resíduos sólidos urbanos recolhidos regularmente e com descarte final adequado do total de resíduos sólidos urbanos gerados, por bairros (ODS 11.6.1) 4.3.2: Taxa de reciclagem da cidade, toneladas de material reciclado (ODS 12.5.1)	9 Construir estação de tratamento e rede de coleta de esgoto nos bairros de Bra e Bairro Militar (Meta 4.1)			X
		5 Aumentar o acesso a serviços de saneamento básico através da implementação da abordagem de saneamento de condomínios em Djolo (Meta 4.1)		X	
		6 Construir e reabilitar valetas de drenagem em Cuntum Madina, Bandim e Bairro Militar, empregando a força de trabalho local de forma intensiva (Meta 4.1)		X	

5. O Plano de Desenvolvimento Bissau 2030 reconhece que esta responsabilidade não depende apenas do Setor Autónomo de Bissau.

ESTRATÉGIAS



Fechar o vazadouro de Antula
 Vazadouros devem estar fora de áreas densamente povoadas e respeitando uma distância mínima de 10km de áreas urbanas e de 1km de superfícies de água. Além disso, devem estar localizados entre 0,2 e 10km de distância de alguma estrada principal.



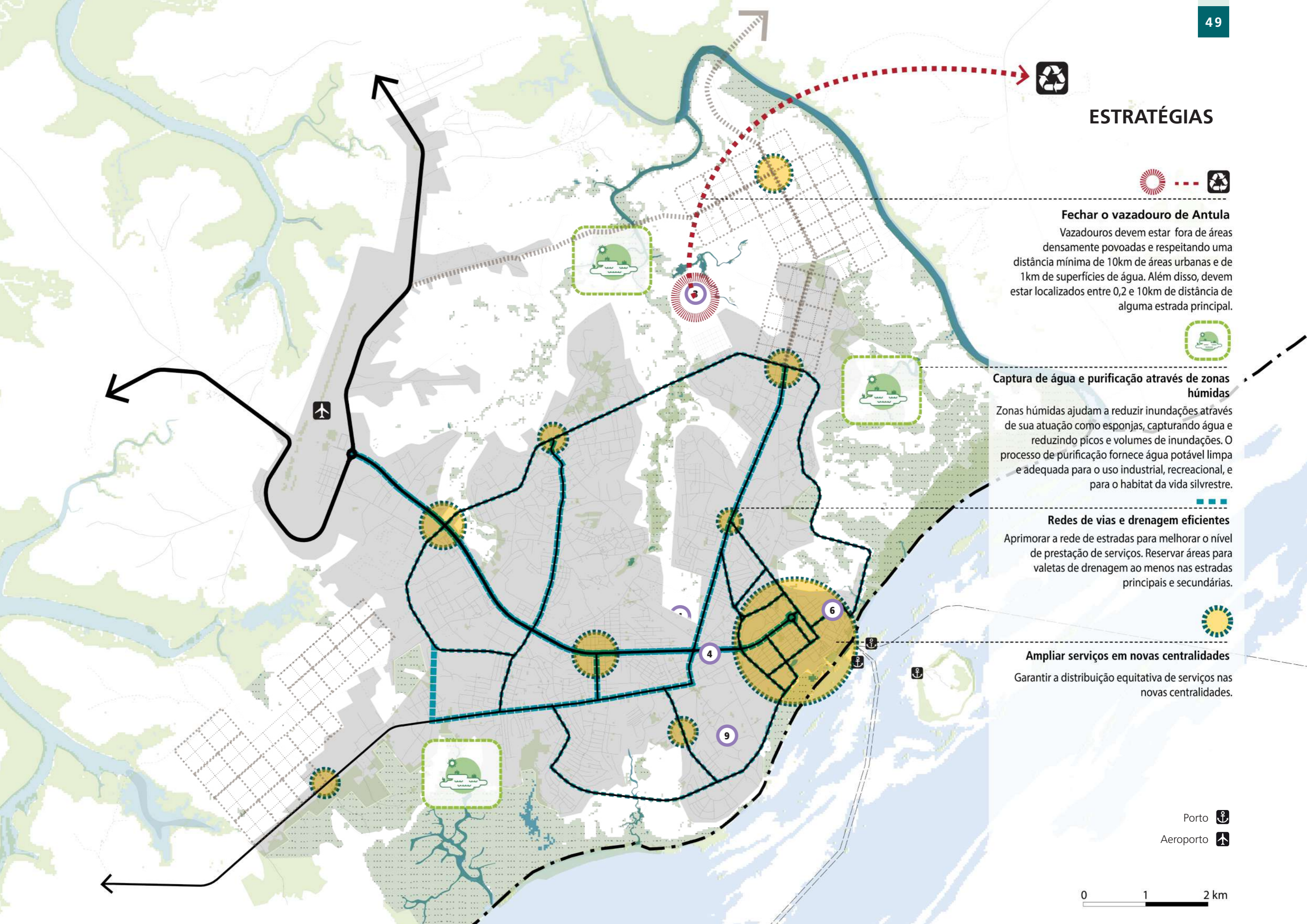
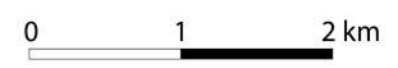
Captura de água e purificação através de zonas húmidas
 Zonas húmidas ajudam a reduzir inundações através de sua atuação como esponjas, capturando água e reduzindo picos e volumes de inundações. O processo de purificação fornece água potável limpa e adequada para o uso industrial, recreacional, e para o habitat da vida silvestre.



Redes de vias e drenagem eficientes
 Aprimorar a rede de estradas para melhorar o nível de prestação de serviços. Reservar áreas para valetas de drenagem ao menos nas estradas principais e secundárias.



Ampliar serviços em novas centralidades
 Garantir a distribuição equitativa de serviços nas novas centralidades.



OBJETIVO 5

CIDADE RESILIENTE E VERDE



Proteger e salvaguardar os recursos naturais e promover resiliência e redução do risco de desastres

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
5.1. Até 2030, restaurar as áreas degradadas do ambiente e aumentar substancialmente o número de áreas verdes e húmidas sustentáveis e protegidas.	5.1.1: Proporção de sítios importantes para a biodiversidade terrestre e de água doce cobertos por áreas protegidas, por tipo de ecossistema (ODS 15.1.2) 5.1.2: Proporção do território com solos degradados (ODS 15.3.1)	1 Priorizar a preservação de zonas húmidas, mangais (tarrafes) e restauração de áreas degradadas no Plano Básico de Estrutura de Bissau, em referência ao projeto piloto 1 do objetivo 1 (Meta 5.1)	X		
		2 Atualizar o código de construção de acordo com as políticas de mudança climática (Meta 5.2)	X		
		3 Desenvolver um perfil de vulnerabilidade para melhor determinar as estratégias de mudanças climáticas (Meta 5.2)	X		
5.2. Até 2025, promover medidas eficazes de mitigação e adaptação às mudanças climáticas, incluindo atividades de planeamento, gestão e capacitação.	5.2.1: Proporção de planos de ação participativos que são adotados e implementam estratégias locais de redução do risco de desastres de acordo com o Quadro de Sendai (ODS 13.1.3; ODS 11.b.1) 5.2.2: Número de pessoas treinadas em resiliência urbana (NAU, parágrafo 51; NAU, parágrafo 14c)	4 Com base no perfil de vulnerabilidade, desenvolver uma estratégia de gestão de risco de desastre na cidade (Meta 5.3)	X		
		5 Fortalecer a capacidade institucional para implementar um sistema de alerta precoce baseado no plano de gerenciamento de risco de desastre (Meta 5.3)	X		
		6 Implementar a ferramenta CityRAP ⁶ em Bissau (Meta 5.3)		X	
		7 Fortalecer as iniciativas que defendem a preservação dos mangais (tarrafes) (Meta 5.1)		X	
5.3. Até 2022, consolidar o sistema municipal de redução de riscos e prevenção de desastres, através do planeamento e gestão da resiliência urbana.	5.3.1: Proporção de planos de ação participativos que são adotados e implementam estratégias locais de redução do risco de desastres de acordo com o Quadro de Sendai (ODS 13.1.3; ODS 11.b.1)	8 Construir um viveiro municipal na Granja-Pessube (Meta 5.1)		X	
		9 Desenvolver capacidades em gestão de infraestruturas verdes (Meta 5.2)		X	
		10 Desenvolver um manual de arquitetura bioclimática e implementar um projeto piloto em 5 casas (Meta 5.2)		X	X

6. A ferramenta CityRap (*City Resilience Action Planning*) é um conjunto de exercícios e atividades de treinamento destinados a desenvolver a capacidade dos governos locais de compreender e planejar ações que progressivamente desenvolvam resiliência urbana e reduzam o risco urbano.

ESTRATÉGIAS



Estratégias de mitigação de inundações Áreas ribeirinhas: 50 metros

Algumas zonas preservadas para áreas ribeirinhas podem ser usadas para fins agrícolas e recreativos, e devem ser vistas como aprimoramentos obrigatórios para o desenvolvimento urbano. Elas possuem um papel vital como zonas de amortecimento e áreas húmidas, a prevenir inundações e a reduzir a degradação do ambiente, enquanto contribuem para a sustentabilidade e biodiversidade da cidade.

Reassentamento de edifícios altamente afetados

Recomenda-se a reassentamentos de moradores de áreas de risco. As abordagens de relocação devem ser conduzidas de maneira participativa e ter em conta os meios de subsistências das populações afetadas.

Áreas de preservação

Áreas de preservação podem ajudar a mitigar os efeitos das mudanças climáticas, como a elevação do nível do mar e desastres naturais. Essas áreas funcionam como uma zona de transição ou amortecimento entre as áreas marítimas e terrestres. Isso significa que o uso da terra especificamente próximo a bolanhas, mangais, rios e praias deve possuir uma regulação particularmente rigorosa.

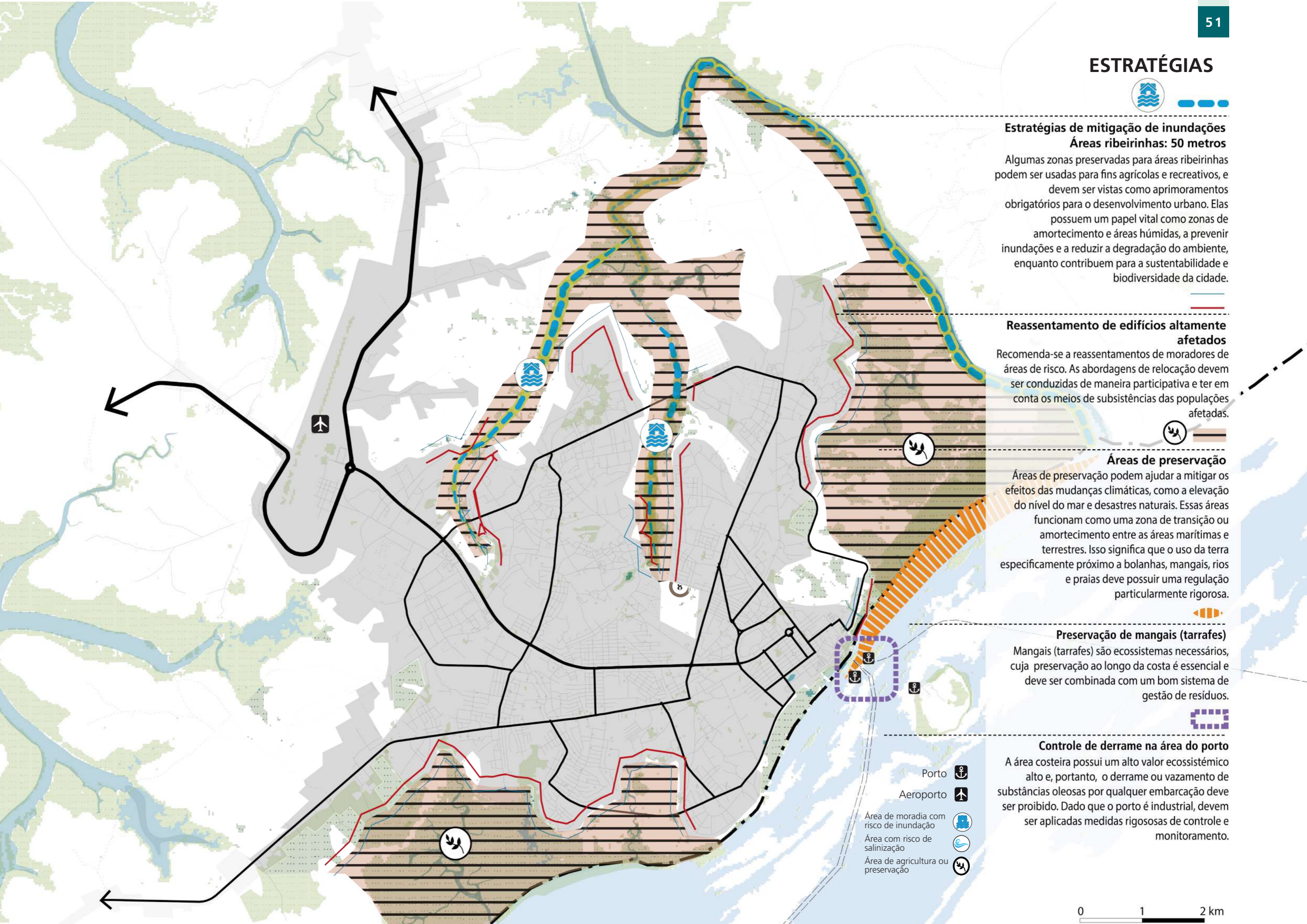
Preservação de mangais (tarrafes)

Mangais (tarrafes) são ecossistemas necessários, cuja preservação ao longo da costa é essencial e deve ser combinada com um bom sistema de gestão de resíduos.

Controle de derrame na área do porto

A área costeira possui um alto valor ecossistêmico alto e, portanto, o derrame ou vazamento de substâncias oleosas por qualquer embarcação deve ser proibido. Dado que o porto é industrial, devem ser aplicadas medidas rigorosas de controle e monitoramento.

- Porto
- Aeroporto
- Área de moradia com risco de inundação
- Área com risco de salinização
- Área de agricultura ou preservação



OBJETIVO 6

IDENTIDADE E TURISMO SUSTENTÁVEL



Valorizar, salvaguardar e restaurar o património cultural e histórico de Bissau para promover a identidade da comunidade e fomentar o desenvolvimento do turismo

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
6.1. Até 2022, promover a restauração do centro histórico de Bissau e estimular o seu uso turístico sustentável e responsável.	6.1.1: Despesas totais (públicas e privadas) per capita gastas com a preservação, proteção e conservação de todo o património cultural e natural, por tipo de património (cultural, natural, misto), tipo de despesa (despesas operacionais / investimento) e tipo de financiamento privado (doações em espécie, setor privado sem fins lucrativos e patrocínio) (ODS 11.4.1)	1 Reabilitar o mercado de artesanato de Bissau (Mercado de artesanato dos Coqueiros) (Meta 6.1, Meta 6.2 e Meta 6.3)	X		
		2 Desenvolver uma comissão de turismo histórico com um ponto de representação no aeroporto (Meta 6.3)	X		
		3 Elaborar mapas e brochuras destacando locais-chave dentro do centro histórico da cidade e do Arquipélago dos Bijagós, e distribuir os mesmos nos aeroportos e hotéis (Meta 6.1, Meta 6.2 e Meta 6.3)	X		
6.2. Até 2025, expandir significativamente a rede de salvaguarda do património histórico e cultural, tangível e intangível da cidade de Bissau.	6.2.1: Despesas totais (públicas e privadas) per capita gastas com a preservação, proteção e conservação de todo o património cultural e natural, por tipo de património (cultural, natural, misto), tipo de despesa (despesas operacionais / investimento) e tipo de financiamento privado (doações em espécie, setor privado sem fins lucrativos e patrocínio) (ODS 11.4.1)	4 Desenvolver uma agenda cultural oficial para Bissau e publicar uma versão online (Meta 6.2 e Meta 6.3)	X		
		5 Desenvolver uma comissão histórica de turismo com representação no aeroporto (Meta 6.3)	X		
		6 Envolver o setor privado na construção de um complexo cultural (considerando instalações como bibliotecas, auditório, teatro, salas polivalentes, sala de exposições, cafeteria, restaurante e centro de informações turísticas) (Meta 6.3)		X	
6.3. Até 2030, expandir significativamente a atividade turística na cidade de Bissau, através da expansão de infraestruturas de alojamento e lazer e da promoção de atividades culturais e turísticas.	6.3.1: Número de estratégias ou políticas de turismo sustentável e planos de ação implementados com ferramentas de monitorização e avaliação acordadas (ODS 12.b.1) 6.3.2: Proporção de empregos no setor de turismo sustentável a partir do total de empregos no setor de turismo (ODS 8.9.2)	7 Restauração de Bissau Velho e Amura (Meta 6.1 e Meta 6.2)		X	X

ESTRATÉGIAS



Mobilidade e turismo cultural sustentável

Aumentar o número de paragens de autocarros e desenvolver mapas com pontos de referência na cidade e informações sobre horários e itinerários dos autocarros.



Instalações e atrações turísticas

Aumentar o número de instalações ao redor de pontos turísticos principais como restaurantes, centro de informações turísticas e hotéis. Promover tours à pequena ilha em frente ao porto e aprimorar a acessibilidade à praia. Alocar terras para construção de um complexo cultural.



Revitalização do centro histórico

Preservação do património histórico através da restauração de edifícios deteriorados no centro histórico.



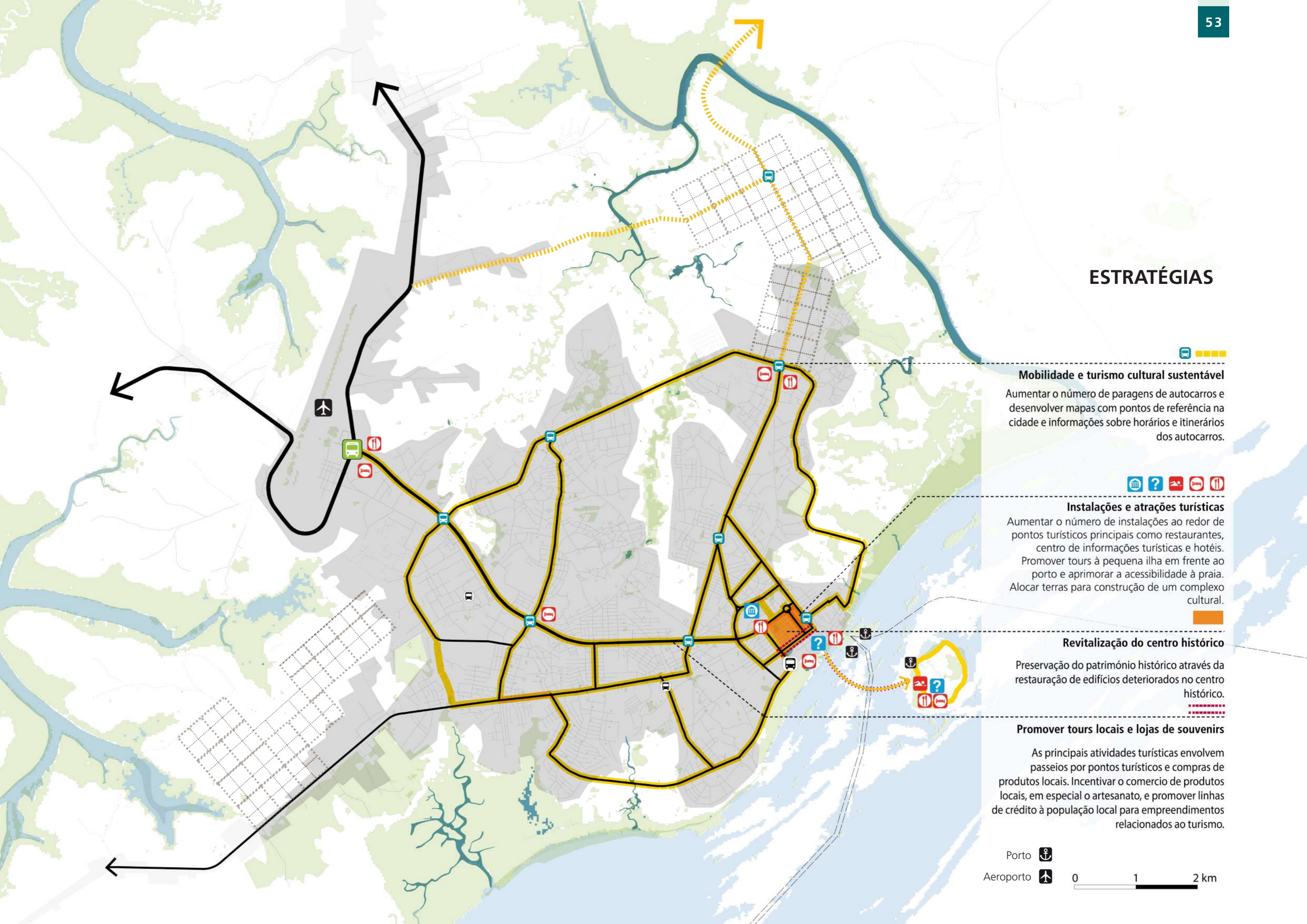
Promover tours locais e lojas de souvenirs

As principais atividades turísticas envolvem passeios por pontos turísticos e compras de produtos locais. Incentivar o comercio de produtos locais, em especial o artesanato, e promover linhas de crédito à população local para empreendimentos relacionados ao turismo.

Porto

Aeroporto

0 1 2 km



OBJETIVO 7

PROSPERIDADE E DIVERSIDADE ECONÓMICA



Promover Bissau como um centro de serviços diversificado, recetor de investimento estrangeiro

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
7.1. Até 2030, promover a diversificação económica, especialmente no setor de serviços, aumentar a produtividade e agregar valor aos setores económicos tradicionais, como a agricultura e a pesca, e fomentar setores incipientes, especialmente a construção e a agroindústria.	7.1.1: O índice de orientação agrícola para gastos do governo (ODS 2.a.1) 7.1.2: Total de fluxos oficiais (assistência oficial ao desenvolvimento e outros fluxos oficiais) para o setor agrícola (ODS 2.a.2) 7.1.3: Proporção de emprego informal no emprego não-agrícola, por sexo (ODS 8.3.1) 7.1.4: Pescarias sustentáveis como proporção da receita municipal (ODS 14.7.1)	1 Definir áreas prioritárias no tecido urbano existente para as indústrias leves, incluindo o agronegócio (tal como castanha de caju) no Plano Básico de Estrutura para Bissau (Meta 7.1)	X		
		2 Definir áreas prioritárias fora do tecido urbano existente para indústrias pesadas no Plano Básico de Estrutura (Meta 7.2)	X		
		3 Promover parcerias e acesso ao financiamento para melhorar a agricultura urbana através do desenvolvimento de cooperativas de horticultura e avicultura para promover pequenas empresas de propriedade de mulheres e juventude (Meta 7.1 e Meta 7.3)	X		
7.2. Até 2030, consolidar Bissau como um polo de atração de investimentos estrangeiros, especialmente na Zona Económica Especial multissetorial.	7.2.1: Fluxos totais de recursos para o desenvolvimento, por países doadores e tipo de fluxo (por exemplo, assistência oficial ao desenvolvimento, investimento estrangeiro direto e outros fluxos) (ODS 10.b.1) 7.2.2: Investimento direto estrangeiro (IDE), assistência oficial ao desenvolvimento e cooperação Sul-Sul como proporção do orçamento doméstico total (ODS 17.3.1)	4 Desenvolver um laboratório qualificado para fornecer certificação de qualidade de produtos alimentícios (Meta 7.1)		X	
		5 Desenvolver centros de inclusão digital com acesso gratuito à internet, especialmente em praças públicas no Bairro D'ajuda e na Praça Titina Silá (Meta 7.3)		X	
7.3. Até 2025, incentivar a transição de empresas informais para o setor formal, promover e incentivar o empreendedorismo e as cooperativas económicas com foco especial em jovens e mulheres.	7.3.1: Taxa de participação de jovens e adultos em educação formal e não formal e treinamento nos últimos 12 meses, por sexo (ODS 4.3.1) 7.3.2: Proporção de jovens e adultos com competências em tecnologia da informação e comunicação (TIC), por tipo de competência (ODS 4.4.1)	6 Realizar estudo sobre os requisitos para formalização de micro e pequenas empresas e flexibilizar as regras para inclusão de entidades informais (Meta 7.3)		X	

OBJETIVO 8

INTEGRAÇÃO NACIONAL E INTERLIGAÇÕES URBANO-RURAIS



Tornar Bissau uma plataforma para integração económica entre o continente e as ilhas

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
8.1. Até 2030, expandir infraestruturas logísticas e rodoviárias, bem como portos e aeroportos com ligações nacionais e internacionais.	8.1.1: Volumes de passageiros e carga, por meio de transporte (ODS 9.1.2)	1 Conduzir uma avaliação sobre conectividade rodoviária e mobilidade entre áreas rurais e urbanas, a fim de definir prioridades de desenvolvimento de infraestrutura (Meta 8.1, Meta 8.2 e Meta 8.3)	X		
		2 Regulamentar o mercado de talhos e transportes refrigerados dentro da cidade (Meta 8.1 e Meta 8.2)	X		
		3 Estabelecer centros de processamento / instalações de armazenamento com o setor privado (Meta 8.1 e Meta 8.3)		X	
8.2. Até 2030, promover iniciativas de gestão e planificação metropolitanas e regionais entre Bissau e os seus arredores, com enfoque nas interligações urbano-rurais.	8.2.1: Implementação de planos de desenvolvimento urbano e regional integrando projeções populacionais e necessidades de recursos (ODS 11.a.1) 8.2.2: Implementação de um plano metropolitano para encorajar sinergias e interações entre áreas urbanas de todos os tamanhos e os seus arredores periurbanos e rurais, incluindo aqueles que são transfronteiriços (NAU, parágrafo 96)	4 Identificar e mapear poços disponíveis, avaliando as necessidades atuais nas áreas rurais, especialmente para produção de alimentos (Meta 8.2 e Meta 8.3)	X		
		5 Construir terminais de transporte de autocarro e rodoviário intermunicipal (Meta 8.1)		X	
		6 Envolver o setor privado na construção de um terminal portuário com instalações para melhor acomodar os usuários (como banheiros, cafeterias e lounges) (Meta 8.1)		X	
8.3. Até 2025, promover ações e estratégias concretas para conectar o mercado de consumo de Bissau às atividades agropastoris rurais, promovendo a prosperidade rural e a segurança alimentar.	8.3.1: Proporção de população residente em áreas rurais que vive num raio de 2 km de acesso a uma estrada transitável em todas as estações do ano (ODS 9.1.1) 8.3.2: Número de projetos de infraestruturas regionais sustentáveis que estimulam a produtividade económica sustentável, promovendo o crescimento equitativo das regiões em todo o <i>continuum</i> urbano-rural (NAU, parágrafo 96)				

OBJETIVO 9

GOVERNAÇÃO PARTICIPATIVA E RESPONSÁVEL



Promover uma governação participativa, inclusiva, transparente, inteligente e responsável, para alcançar a paz e a estabilidade

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
9.1. Até 2025, garantir a participação pública e o acesso a informações relacionadas ao planeamento, orçamento, implementação e monitorização de assuntos públicos, de forma inclusiva a diferentes grupos étnicos, mulheres, jovens, pessoas com deficiência e outros grupos vulneráveis.	9.1.1: Adoção e implementação de garantias constitucionais, estatutárias e / ou políticas para acesso público à informação (ODS 16.10.2) 9.1.2: Proporção de assentos ocupados por mulheres no governo local (ODS 5.5.1) 9.1.3: Proporção de bairros com uma estrutura de participação direta da sociedade civil no planeamento e gestão urbana que operam regularmente e democraticamente (ODS 11.3.2)	1 Desenvolver um manual de planeamento participativo de comunidades (Meta 9.1, Meta 9.2 e Meta 9.3)	X		
		2 Elaborar um manual de participação pública em projetos de infraestrutura urbana, em combinação com a meta 1, projeto piloto 3 (Meta 9.1 e Meta 9.2)		X	
		3 Desenvolver um projeto piloto de orçamento participativo incluindo parcerias para capacitação técnica de funcionários municipais (Meta 9.1, Meta 9.2 e Meta 9.3)	X		
9.2. Até 2025, promover o fortalecimento institucional, a descentralização da gestão municipal e o desenvolvimento de capacidades de funcionários de todos os setores da administração pública e fornecer equipamento de trabalho adequado.	9.2.1: Proporção da população satisfeita com sua última experiência em serviços públicos (ODS 16.6.2) 9.2.2: Proporções de posições (por sexo, idade, pessoas com deficiência e grupos populacionais) em instituições públicas em comparação com distribuições nacionais (ODS 16.7.1)	4 Criar e implementar um Fórum Urbano Municipal na Cidade de Bissau - um órgão de concertação focado em habitação e desenvolvimento urbano sustentável, que integre o setor privado e público e a sociedade civil (Meta 9.1 e Meta 9.3)		X	
		5 Criar uma plataforma online com dados abertos sobre assuntos públicos (Meta 9.1)		X	
9.3. Até 2030, consolidar o quadro legal para a urbanização sustentável, construção e ordenamento e gestão do território, estimulando a sustentabilidade e a resiliência.	9.3.1: Adoção e implementação de uma estrutura legal (incluindo direito consuetudinário) que garanta os direitos iguais da mulher à propriedade e / ou controle da terra (ODS 5.a.2) 9.3.2: Adoção e implementação de um plano de desenvolvimento urbano que integre projeções populacionais e necessidades de recursos (ODS 11.a.1)				

OBJETIVO 10

FINANCIAMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO



Desenvolver capacidades em gestão financeira, mobilização de recursos, geração de receita e prestação de contas

METAS	INDICADORES	PROJETOS PILOTO	PRAZO		
			CURTO	MÉDIO	LONGO
10.1. <i>Até 2030, expandir substancialmente a capacidade municipal de mobilizar recursos, incluindo parcerias público-privadas para o desenvolvimento de infraestrutura, e diversificar as fontes de receita municipal.</i>	<p>10.1.1: Quantidade de recursos destinados a (a) parcerias público-privadas e (b) parcerias da sociedade civil (ODS 17.17.1)</p> <p>10.1.2: Proporção do orçamento municipal financiado por impostos e taxas municipais (ODS 17.1.2)</p> <p>10.1.3: Investimento direto estrangeiro (IDE), assistência oficial ao desenvolvimento e cooperação Sul-Sul como proporção do orçamento total da cidade (ODS 17.3.1)</p> <p>10.1.4: Receita total arrecadada no ano fiscal, por fonte; (NAU, parágrafo 134)</p>	<p>1 Implementar o Orçamento Participativo no nível da cidade de acordo com o projeto piloto 2, objetivo 9 (Meta 10.2)</p> <p>2 Capacitação de funcionários públicos municipais em planejamento urbano e territorial, urbanismo, SIG, mobilidade urbana, sistemas de cartografia e cadastro, gestão do solo e instrumentos de financiamento, bem como gerenciamento e implementação de projetos, especialmente via formação no local de trabalho (Meta 10.1, Meta 10.2 e Meta 10.3)</p>	X		
	10.2. <i>Até 2025, criar capacidade municipal para gestão financeira, tributação e prestação de contas, incluindo a tributação da propriedade e captura de incrementos no valor do solo e da propriedade resultantes do desenvolvimento urbano.</i>	<p>10.2.1: Despesas governamentais primárias como proporção do orçamento original aprovado, por setor (ODS 16.6.1)</p> <p>10.2.2: Geração de impostos relacionados a mecanismos capturados pelo valor da terra (NAU, parágrafo 152)</p> <p>10.2.3: Proporção da receita baseada na captura de incrementos do valor da terra pela receita total (NAU, parágrafo 152)</p> <p>10.2.4: Número de funcionários municipais treinados em tributação e atividades relacionadas (NAU, parágrafo 152)</p>	<p>3 Desenvolver um manual sobre procedimentos administrativos, particularmente para o licenciamento de moradias e projetos urbanos (Meta 10.3)</p> <p>4 Desenvolver um projeto piloto sobre instrumentos de financiamento (como o valor da terra) (Meta 10.2)</p>	X	
10.3. <i>Em 2022, implementar um sistema moderno e integrado de cadastro e registro de propriedades baseado em SIG.</i>		<p>10.3.1: Porcentagem de áreas administrativas cobertas por um sistema de cadastro com informações atualizadas (NAU, parágrafos 104; 134)</p>	<p>5 Estabelecer uma unidade de cartografia dentro do governo local e digitalizar os registros do solo através de um sistema de informação geográfica (Meta 10.3)</p>	X	
	<p>6 Explorar modelos alternativos de entrega de lotes, como vendas e aforamento, permutas, pagamentos em espécie, em uma nova área de expansão (Meta 10.2 e Meta 10.3)</p>			X	

10 OBJETIVOS 30 METAS



6.3. PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL BISSAU 2030 – A DIMENSÃO ESPACIAL

A dimensão espacial do Plano de Desenvolvimento Sustentável Bissau 2030 resulta da avaliação minuciosa de dados analíticos e empíricos recolhidos em colaboração ao longo deste estudo. A dimensão estratégica do plano proporciona uma visão de desenvolvimento sustentável de Bissau que está espacializada na área de planeamento pré-definida (ver linha vermelha no mapa) e fornece orientações sobre como melhor orientar e localizar os investimentos para os próximos 10 anos na cidade. No entanto, deve ser enfatizado que este não é um processo estático e deve passar por revisão contínua e ser atualizado conforme necessário.

O Bissau 2030 não pretende substituir o processo formal de planeamento já estabelecido, que deve ser preparado e planeado em diferentes níveis. O que se pretende, através deste tipo de processo de planeamento estratégico urbano, é orientar o desenvolvimento na direção das principais prioridades identificadas por todas as partes interessadas, por meio de um processo consultivo e participativo.

O planeamento estratégico urbano reflete o processo complexo e contínuo de mudança da cidade. Os atributos a seguir, quando combinados de forma eficaz, definem um processo de planeamento bem-sucedido e abrangente, vinculando uma dimensão estratégica a uma dimensão espacial:

- Está orientado para o futuro e tem como objetivo definir a direção de desenvolvimento da cidade com base em como o futuro provavelmente será.
- É flexível e orientado de acordo com uma perspectiva de maior alcance. Alinha a cidade com o seu ambiente, estabelecendo um contexto para atingir metas e objetivos e fornecendo uma estrutura de monitorização alinhada às prioridades nacionais e agendas globais, atuando como uma plataforma de coordenação para governos nacionais e locais, parceiros nacionais e internacionais de desenvolvimento e setor privado.
- Cria uma estrutura para vantagem competitiva por meio de uma análise minuciosa da cidade, seu ambiente interno e externo e seu potencial. Isso permite que as cidades respondam às tendências emergentes, eventos, desafios e

oportunidades dentro da estrutura da visão e missão que desenvolveram através do processo de planeamento estratégico.

- É um processo qualitativo, orientado por ideias. Ele integra dados subjetivos que nem sempre são disponíveis quantitativamente, como experiências, intuição e ideias, e envolve os atores relevantes em um diálogo contínuo com o objetivo de fornecer uma visão clara de desenvolvimento sustentável e objetivos e metas para a cidade.
- Permite que uma cidade se foque, porque é um processo de autoanálise dinâmica e contínua. O planeamento estratégico urbano busca as respostas para três questões fundamentais:

1. Onde estamos agora? (Qual é o status atual, situação ou condição da cidade?)
2. Onde queremos ir? (Onde a cidade gostaria de ir ou qual direção está tomando?)
3. Como chegamos lá? (Como a cidade gostaria de chegar lá?)

O planeamento estratégico urbano pode ser usado para abordar preocupações específicas ou uma ampla gama de questões, e trata-se de uma cooperação nos níveis organizacional, local e regional, tendo potencial para mobilizar recursos e coordenar atividades em grande escala.

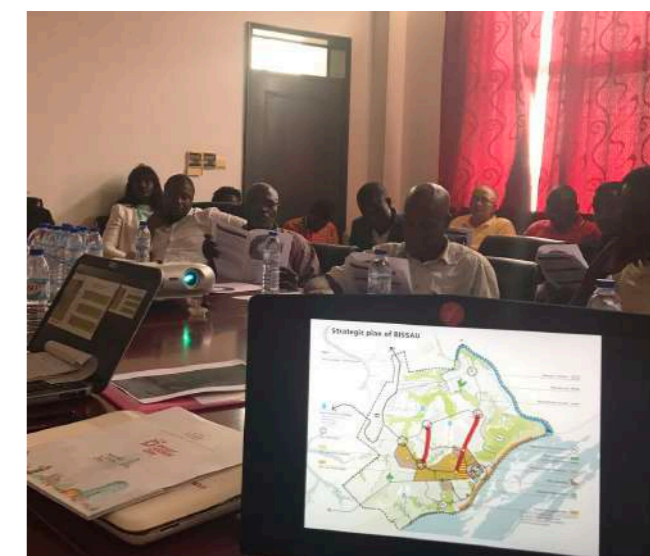
Deve-se sempre ter em mente que:

- O planeamento estratégico urbano é essencialmente um processo dinâmico;
- A participação dos cidadãos é crucial para o processo de planeamento estratégico urbano, a fim de garantir sua eficácia;
- Implementação é a chave para o planeamento estratégico urbano bem-sucedido.

O Planeamento Estratégico Urbano é diferente de abordagens convencionais de planeamento urbano, como planos de estrutura, planos diretores ou planos abrangentes de desenvolvimento. Como dito acima, trata-se de um processo dinâmico, inclusivo e participativo, com foco na pronta implementação. Além disso, é seletivo, concentrando-se em algumas prioridades por vez, em vez de ser compreensivo e abrangente.



Ateliê de Planeamento © ONU-Habitat



Validação Técnica © ONU-Habitat

ALTO	RESPONSÁVEL ENTREGUE	CARACTERÍSTICAS	DATA	NOTAS
CIDADE VIVA E COMPETIVA				
Planeamento estratégico	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano estratégico de desenvolvimento urbano para o período 2020-2030	2020	Definir a direção de desenvolvimento da cidade com base em como o futuro provavelmente será.
Planeamento de zona	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano diretor de desenvolvimento urbano para o período 2020-2030	2020	Estabelecer o contexto para atingir metas e objetivos e fornecendo uma estrutura de monitorização alinhada às prioridades nacionais e agendas globais.
Planeamento de bairro	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento urbano para o período 2020-2030	2020	Atuar como uma plataforma de coordenação para governos nacionais e locais, parceiros nacionais e internacionais de desenvolvimento e setor privado.
Planeamento de loteamento	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento urbano para o período 2020-2030	2020	Criar uma estrutura para vantagem competitiva por meio de uma análise minuciosa da cidade, seu ambiente interno e externo e seu potencial.
DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO PARA TODOS				
Planeamento de desenvolvimento económico	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento económico para o período 2020-2030	2020	Definir a direção de desenvolvimento da cidade com base em como o futuro provavelmente será.
Planeamento de desenvolvimento social	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento social para o período 2020-2030	2020	Estabelecer o contexto para atingir metas e objetivos e fornecendo uma estrutura de monitorização alinhada às prioridades nacionais e agendas globais.
Planeamento de desenvolvimento ambiental	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento ambiental para o período 2020-2030	2020	Atuar como uma plataforma de coordenação para governos nacionais e locais, parceiros nacionais e internacionais de desenvolvimento e setor privado.
Planeamento de desenvolvimento tecnológico	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento tecnológico para o período 2020-2030	2020	Criar uma estrutura para vantagem competitiva por meio de uma análise minuciosa da cidade, seu ambiente interno e externo e seu potencial.
QUALIDADE DE VIDA SUSTENTÁVEL				
Planeamento de desenvolvimento humano	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento humano para o período 2020-2030	2020	Definir a direção de desenvolvimento da cidade com base em como o futuro provavelmente será.
Planeamento de desenvolvimento cultural	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento cultural para o período 2020-2030	2020	Estabelecer o contexto para atingir metas e objetivos e fornecendo uma estrutura de monitorização alinhada às prioridades nacionais e agendas globais.
Planeamento de desenvolvimento de género	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento de género para o período 2020-2030	2020	Atuar como uma plataforma de coordenação para governos nacionais e locais, parceiros nacionais e internacionais de desenvolvimento e setor privado.
Planeamento de desenvolvimento de juventude	Comissão Nacional de Planeamento	Elaboração do plano de desenvolvimento de juventude para o período 2020-2030	2020	Criar uma estrutura para vantagem competitiva por meio de uma análise minuciosa da cidade, seu ambiente interno e externo e seu potencial.

Plano de Ação - Metodologia Participativa © ONU-Habitat

VISÃO 2030 PARA BISSAU

MAPA SÍNTESE

Perímetro Urbano - Crescimento Planeado

Expansão - Prioridade 1

Áreas ribeirinhas
(Mitigação de Inundações)

Reclassificação de vias

Estratégias de mitigação de inundações

- Áreas non-aedificandi;
- Espaços Públicos;
- Áreas ribeirinhas.

Novos pólos urbanos

Ocupação de vazios urbanos [Média Densidade]

Densificação [Alta]

Áreas agrícolas a serem preservadas

Rede de espaços públicos
Ruas como espaços públicos

Revitalização do centro histórico

Melhoria dos assentamentos informais

Melhorar a mobilidade

Regeneração da área costeira

- Fomentar o turismo como atividade econômica (hotéis, portos, etc.);
- Reassentamento de edifícios afetados (Zonas de Risco);
- Preservação de mangais (tarrafes);
- Proteção de áreas com risco de salinização.



REFERÊNCIAS

BANCO DE DESENVOLVIMENTO AFRICANO. Country Gender Profile Guinea-Bissau. 2015. Disponível em: < https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/Guinea-Bissau_-_Country_gender_profile.pdf >

BANCO MUNDIAL. CPCS. Strategic Engagement for Infrastructure PPP in Guinea-Bissau: Phase II PPP Project Pipeline Development and Capacity Building. Report: Pre-Feasibility Study for Urban Transport Improvement. 2019. Disponível em: < <https://ppiaf.org/activity/guinea-bissau-strategic-engagement-infrastructure-ppp-guinea-bissau-pillar-ii-pipeline> >

BANCO MUNDIAL. National Environmental Action Plan: Towards a Strategic Agenda for Environmental Management. 1993. Disponível em: < <http://documents.worldbank.org/curated/en/795521468770998937/Guinea-Bissau-National-environmental-action-plan-towards-a-strategic-agenda-for-environmental-management> >

BOER, Menno de. Wetlands.org. Restoring mangroves on abandoned rice fields in Guinea-Bissau. Novembro de 2017. Disponível em: < <https://www.wetlands.org/blog/restoring-mangroves-abandoned-rice-fields-guinea-bissau/> >

BUTLER, Rhatt A. Mongabay.com. A Place Out of Time: Tropical Rainforests and the Perils They Face. Abril de 2019. Disponível em: < <https://rainforests.mongabay.com/about.htm> >

CÂMARA MUNICIPAL DE BISSAU (CMB). Programa Municipal de Desenvolvimento CMB (NôBISSAU) 2015 – 2025. Esboço. 2015.

GRUPO DE DESENVOLVIMENTO AFRICANO. Natural resources in Guinea-Bissau: Getting it right from the start. Outubro de 2014. Disponível em: < <https://www.afdb.org/en/blogs/measuring-the-pulse-of-economic-transformation-in-west-africa/post/natural-resources-in-guinea-bissau-getting-it-right-from-the-start-13630/> >

Instituto Nacional de Estatísticas de Guiné Bissau. INE. 2018. Disponível em: < <http://www.stat-guineabissau.com/> >

NAÇÕES UNIDAS. Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). Coastal erosion major threat to West Africa. 2012. Disponível em: < http://www.unesco.org/new/en/media-services/single-view/news/coastal_erosion_major_threat_to_west_africa/ >

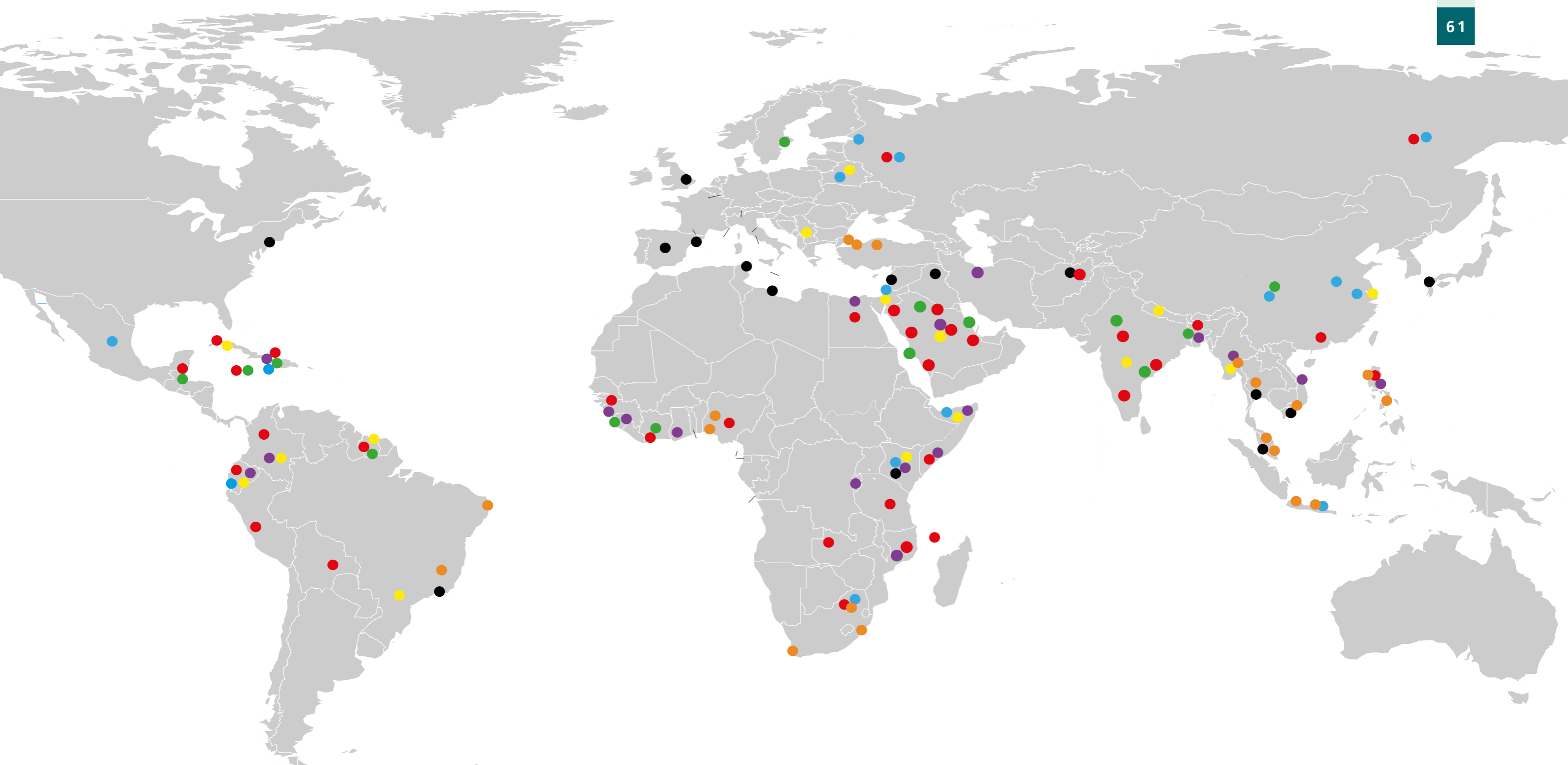
NAÇÕES UNIDAS. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Strengthening Climate Information and Early Warning Systems for Climate Resilient Development and Adaptation to Climate Change in Guinea-Bissau. 2011. Disponível em: < <https://www.adaptation-undp.org/explore/western-africa/guinea-bissau> >

NAÇÕES UNIDAS. UNDESA. World Population Prospects. 2017. Disponível em: < <https://population.un.org/wpp/> >

NAÇÕES UNIDAS. UNDESA. World Population Prospects. 2018. Disponível em: < <https://population.un.org/wpp/> >

NAÇÕES UNIDAS. UNDESA. World Urbanization Prospects. 2017. Disponível em: < <https://population.un.org/wup/> >

NASA. Observatório da Terra da NASA. The Meandering Estuaries of Guinea-Bissau. Maio de 2018. Disponível em: < <https://www.earthobservatory.nasa.gov/images/92266/the-meandering-estuaries-of-guineabissau> >



LABORATÓRIO DE PLANEAMENTO E DESENHO URBANO

O Laboratório de Planeamento e Desenho Urbano (UPD-LAB) atua como uma instalação integradora da ONU-Habitat, no qual o planeamento espacial é utilizado como ferramenta coordenadora de aspetos económicos, legais, sociais e ambientais do desenvolvimento urbano, traduzindo-os em projetos concretos e implementáveis que materializam o trabalho normativo da ONU-HABITAT.

O UPD-LAB é formado por uma equipe multidisciplinar de planeadores urbanos, especialistas jurídicos e financeiros que fornecem uma abordagem proativa holística.

Áreas de atuação do UPD-LAB:

- Estratégias Urbanas
- Planos de extensões da cidade (e novas cidades)
- Estratégias de ocupação, densificação e renovação
- Diretrizes de planeamento e desenvolvimento de capacidades
- Alterações climáticas e planeamento urbano
- Inovações e tecnologias urbanas

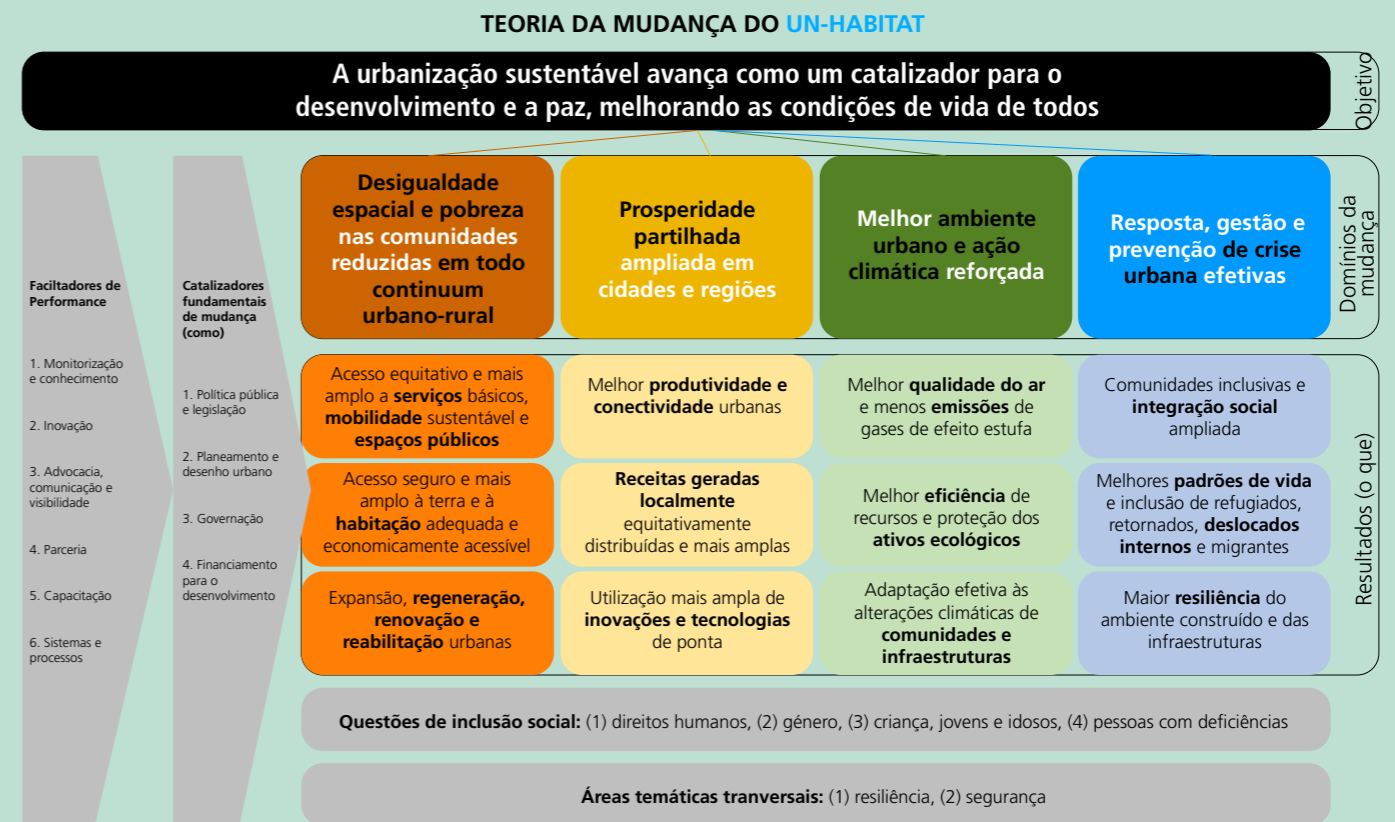
O UPD-LAB constrói seu trabalho em cinco princípios: espaço adequado para vias e espaços públicos; uso misto do solo; mix social; densidade adequada; e conectividade. Para atingir seus objetivos, o processo de planeamento é aplicado como um processo interativo, fruto da participação e envolvimento de múltiplos atores interessados.

O UPD-LAB está atualmente trabalhando em projetos concretos, unindo expertise internacional e local em mais de 20 países e 40 cidades na América Latina, África, Oriente Médio, Europa e Ásia.

VISÃO DA ONU-HABITAT PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL

O mandato da ONU-Habitat é apoiar os países a enfrentar os desafios atuais de urbanização, como o rápido crescimento populacional, expansão urbana, pobreza, desigualdade, poluição, congestionamento, bem como melhorar a biodiversidade urbana, mobilidade urbana e energia. O mandato foi renovado pelos Estados Membros em 2016 durante a Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Assentamentos Humanos. Foi compilado na Declaração de Quito sobre Cidades Sustentáveis e Assentamentos Humanos para Todos, também conhecida como Nova Agenda Urbana.

Para apoiar as cidades na implementação da Nova Agenda Urbana e seus três compromissos transformadores: (1) desenvolvimento urbano sustentável para inclusão social e o fim da pobreza; (2) prosperidade urbana sustentável inclusiva e oportunidades para todos, e (3) desenvolvimento urbano sustentável e resiliente; a ONU-Habitat adotou uma abordagem mais estratégica e integrada baseada nos quatro fatores fundamentais de mudança definidos no parágrafo 15 da Nova Agenda Urbana: políticas urbanas e legislação, governança urbana, planeamento e desenho urbano e finanças urbanas. Para implementar seu mandato, a ONU-Habitat elegeu quatro domínios de mudança em seu Plano Estratégico para 2020 a 2025.



Câmara Municipal de Bissau

ONU HABITAT
POR UM FUTURO URBANO MELHOR