

Dinâmicas Urbanas:

Entre a Expansão Periférica e o Esvaziamento do Centro da Cidade de Coimbra

Sumário:

O presente artigo pretende contribuir para a discussão das medidas de contenção do crescimento extensivo e indeterminado das cidades, focando o problema da desertificação dos seus centros. Este tipo de crescimento materializa-se, na sua maioria, numa urbanização difusa, de baixa densidade e maioritariamente monofuncional que tem contribuído para a fragmentação e empobrecimento da estrutura, da forma e da vida urbana. Este trabalho foca o caso de Coimbra e apresenta indicadores que revelam o esvaziamento (de população e funções) das freguesias centrais em oposição ao crescimento das freguesias periféricas. Constatado o progressivo abandono do centro urbano à custa de avanços extensivos no território, coloca-se a questão: Porquê continuar a esticar e multiplicar infra-estruturas e estruturas, quando possuímos um significativo número desaproveitadas, desabitadas, depreciadas? Assim, este trabalho defende a *densificação* do centro da cidade de Coimbra como proposta de contenção ao crescimento extensivo e disperso, considerando que através do adequado (re)aproveitamento dos espaços *vazios expectantes* (construídos ou livres) é possível (re)habitar e dinamizar o centro urbano potenciando, desta forma, o predicado essencial das cidades: o sentido de urbanidade.

1. Introdução

A dilatação dos perímetros urbanos possibilitou a disseminação da construção sobre o território até então rural, a cidade espalha-se e resultam configurações de tecidos urbanos com padrões mais dispersos e descontínuos. Este crescimento materializa-se, na sua generalidade, numa urbanização de baixa densidade, maioritariamente monofuncional e dependente do transporte individual. Este processo de urbanização tem resultado numa cidade cada vez menos densa e diversificada, sobressaindo a fragmentação do seu *tecido* urbano e social.

O presente artigo pretende contribuir para a discussão das medidas de contenção do crescimento extensivo e indeterminado da cidade focando o problema, preocupante, do esvaziamento dos seus centros. A fractura urbana em Portugal está exposta e, apesar dos diagnósticos que atestam a “morte da cidade”, acreditamos que ainda existe espaço para *cidade* neste dilatado, expandido, território urbano. Este espaço não precisa ser inventado ou roubado a qualquer outro, existe (ainda que debilitado) e aguarda um olhar mais profundo.

O tema da investigação emerge desta constatação e sustenta-se na convicção de que urge a reflexão sobre o esvaziamento dos centros das cidades. Porquê continuar a esticar e multiplicar infra-estruturas e estruturas, quando possuímos um significativo número de edifícios e áreas urbanas desaproveitadas, desabitadas, depreciadas? Reclamamos a substituição dos prefixos - o *de* deve dar lugar ao *re* - até alcançarmos o ponto ideal de libertar a cidade, de uma vez por todas, de ambos.

Este artigo apresenta a problemática que motiva a investigação em curso para dissertação de doutoramento. Neste sentido, inicia com o enquadramento da temática, no intuito de apresentar a motivação e contexto das questões abordadas. De seguida procura-se esclarecer o objectivo da pesquisa expondo a tese que se defende. A última parte é constituída por uma análise do caso de estudo - a cidade de Coimbra – onde é apresentada informação geo-demográfica (população residente, número de edifícios construídos, de edifícios vagos, movimentos da população, etc.) que revela o esvaziamento (de população e de funções) das freguesias centrais da cidade em oposição ao crescimento das freguesias periféricas. Este último ponto valida a problemática inicial e reforça a motivação para avançar com a investigação em curso.

2. Cidade e Densidade

Quais as densidades apropriadas a áreas residenciais de cidades? A resposta para isso é algo como a resposta que Abraham Lincoln deu à questão: 'Qual deve ser o comprimento das pernas de um homem? Longas o suficiente para alcançar o chão, disse Lincoln'. Assim é, densidades apropriadas a áreas residenciais em cidades são uma questão de desempenho. Elas não podem estar baseadas em abstrações sobre as quantidades de solo urbano que idealisticamente devem ser atribuídas para tal-e-tal número de pessoas (vivendo em alguma sociedade dócil e imaginária). Densidades são muito baixas ou muito altas quando frustram a diversidade da cidade ao invés de a estimular. (Jacobs, J, 1961:221)

O aumento do número de pessoas (e de actividades: *mix* urbano) numa determinada área pode (e deve) proporcionar uma cidade mais vibrante e atraente, mas transporta consigo uma sucessão de consequências que não podem ficar ausentas da equação. Surge a questão do equilíbrio entre o número de pessoas e o bom desempenho urbano.

Esta questão não é nova e muito menos é exclusiva do novo século. A concentração de população – em alguns casos julgada demasiada alta e em outros excessivamente baixa – e as suas consequências, tem resultado em discussões e investigação que vão ganhando *espessura* desde o final do século XIX. Este debate não perfila uma linha contínua ou consensual. Existem picos de maior veemência, os quais emergem como reacção às mutações na cidade. Estas metamorfoses urbanas são, simultaneamente, reflexo e refletoras de transformações de ordem social, política, económica e até cultural.

Sabemos que o termo urbanismo, tal como o conhecemos hoje, terá surgido em 1868, quando Ildefonso Cerdá, ao projetar a expansão da cidade de Barcelona, vinculou à sua proposta de intervenção uma justificativa teórica da qual resultou a edição de *Teoria General de la Urbanización*. Fruto da necessidade de intervir nas cidades que sofrem as transformações da Revolução Industrial, esta *disciplina* só vem a alcançar maturidade teórica em meados do século XX. Anthony Vidler (1976) considera que esta resposta aos problemas da produção em massa do séc. XIX, principalmente a desenvolvida por Le Corbusier, constitui a *segunda tipologia* de produção arquitectónica. Uma tipologia que tomou como modelo o próprio processo de produção em massa.¹

A cidade surge, nessa época, como um objecto estético e técnico específico, com uma ordem e qualidade próprias (Choay,F., 1980). Uma ordem que urge ser questionada,

¹ O autor considera que a primeira tipologia “elaborada a partir da filosofia racionalista do Iluminismo, e inicialmente formulada pelo abade Laugier, propôs como base natural para a arquitectura o modelo da cabana primitiva.” Vidler (1976) A terceira tipologia. In: Uma Nova Agenda para Arquitectura. P.285-289.

reestruturada. Nesta ambição de materializar uma *nova ordem*, aparecem propostas diversas, umas mais moderadas, outras plenamente radicais, ao propor o arrasamento completo da antiga cidade, recusando qualquer solução intermédia. As diversas propostas vão situar-se em função do seu carácter mais ou menos prático, acabando, muitas delas, por cair na dimensão da utopia. Segundo Choay (1980, p.2) *este neologismo corresponde ao surgimento de uma realidade nova: pelos finais do século XIX, a expansão da sociedade industrial dá origem a uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores pelo seu carácter reflexivo e crítico e pela sua pretensão científica.*

A sobrelotação da população foi considerada como um dos factores responsáveis pelas calamidades destas cidades². Encontrado um fomentador da degradação, são sugeridas alternativas de *tessitura* urbana e de redistribuição da população (movimento das cidades-jardim em Inglaterra, os racionalistas Alemães, os *Plan Voisi e, Ville Radieuse* de Corbusier³, a Carta de Atenas, entre outros). A *alta-densidade* aparece como sinónimo de sobrelotação, sendo, assim, um *inimigo* comum. Com a passagem de um Estado liberal para o Estado-providência (com um papel de intervenção substancialmente maior), o conceito de densidade prolonga-se até à forma de instrumento capacitado a regular. Começam a ser determinadas densidades máximas, como garante de determinadas qualidades físicas e sociais nos ambientes urbanos.

Passado um século, a questão surge quase invertida. Se, por um lado, a industrialização veio contribuir para um forte êxodo rural, tornando as cidades o principal foco de atracção e concentração da população, a evolução dos transportes e os combustíveis fósseis vieram permitir um crescimento em extensão, que se vê hoje expresso em inúmeras nomenclaturas: *dispersão urbana, crescimento em mancha de óleo, urbanização difusa*, ou o internacional *urban sprawl*.

As cidades, sendo organismos vivos, são alimentadas por fluxos que as mantêm activas. A densidade desses fluxos está intimamente ligada à forma como as suas estrutura e massa se relacionam e organizam. A espessura destes fluxos tem de ser suficientemente fluida para não bloquear nenhuma artéria e suficientemente consistente para não obliterar nenhum espaço. Este organismo vivo sofre mutações frequentes e cada vez mais fugazes.

² Não será necessário aprofundar o facto de que, com a industrialização e a instalação de áreas industriais na cidade e à sua volta, o êxodo rural por parte da população que procurava na vida urbana melhores condições de vida foi abrupto e intenso, de tal modo que as grandes cidades se viram incapazes de responder convenientemente a tão brusco desvio no sentido dos acontecimentos. Quanto ao sentido da adaptação, ela revelou a necessidade de responder rapidamente às questões que emergiam na nova classe social do «proletariado industrial», nomeadamente o problema de alojar os grandes fluxos de população recentemente chegados, sem que houvesse tempo para planear ou apresentar frentes de ataque ao problema

³ Apesar de, neste modelo, os edifícios enquanto elementos isolados, apresentarem uma alta densidade de construção em relação à sua área de implantação, a sua disposição no território permitia ter áreas livres de grandes dimensões o que dissipava a ideia concentração e caos associadas à alta densidade das cidades do final do séc.XIX.

Talvez seja necessário avançar com uma *quarta tipologia*, aquela que olha para o esvaziamento dos centros das cidades e se indigna, a que não se contenta com o arranjo superficial de fachadas “cenográficas”, mas que exige medidas e intervenções que gerem novas dinâmicas, que atraiam pessoas e atividades que coexistem em harmonia, que densifiquem, que deem vida aos espaços vazios de esperança. Uma *quarta tipologia* que cruze as várias escalas de intervenção - o ordenamento do território, o plano, o projeto e o desenho urbano - e que se completa com o desenho da arquitetura. Uma *quarta tipologia* que afirme que a cidade existe, está viva e requer atenção. Uma *quarta tipologia* que não se deslumbre ou resigne à cidade global, à cidade genérica, mas procure a cidade local, a cidade particular, a cidade dos cidadãos, a *pólis*; no nosso caso, a cidade Portuguesa, e para a presente investigação, a cidade de Coimbra. Como nos diz Soja (2000: xii), *é quase certo que é demasiado cedo para concluir, com alguma confiança, se o que aconteceu às cidades no final do século XX foi uma investida para uma mudança revolucionária, ou apenas um pequeno “twist” da velha história da vida urbana.*

3. (re)Desenhar densidade/intensidade urbana

Foi o ascensor e o cimento armado de um lado, e o automóvel do outro, dirão uns, mais perto da ideologia funcionalista; foi a democratização do habitat a partir das sociais-democracias europeias e do direito ao ambiente são e livre são e livre, dirão outros na esteira do higienismo social, precursor do ecologismo dos nossos dias; ou foi a pressão da vanguarda modernista centro-europeia e soviética que, desde os anos 20, vinha propondo uma ruptura com as formas urbanas do passado, apoiando-se na libertação tecnológica mas visando criar um espaço urbano radicalmente novo, dirão os que privilegiam a revolução cultural e, neste caso, a autonomia disciplinar da arquitectura. Mais do que explicar as causas importa, neste lugar, avaliar até onde foi a ruptura e que consequência teve (...). (Portas, 1987,p.11)

O debate sobre as consequências do alastramento da urbanização tem vindo a ganhar cada vez mais relevância. No contexto internacional, vários investigadores e profissionais estudam as relações entre sustentabilidade, forma, tamanho, densidade e os usos de uma cidade, defendendo a compactação e concentração do ambiente construído como duas características essenciais à sustentabilidade urbana.

Encontramos o conceito de *densidade* ou *cidade compacta* muitas vezes associado a pesquisas sobre sustentabilidade ambiental urbana, procurando respostas para preocupações relacionadas com o consumo de solo e energia. Já na década de 1990, Newman e Kenworthy (1999), estabeleciam uma relação inversa entre *consumo de energia*

e *densidade urbana*. Também Rueda (2000) defende a *cidade-compacta e diversificada*, argumentando que a proximidade dos elementos faz com que haja uma redução do consumo de materiais, energias, tempo e solo, ao mesmo tempo que proporciona mecanismos de regulação e controlo, proporcionando um equilíbrio dinâmico. Na visão deste autor, *compactidade e diversidade* são cruciais para manter as dinâmicas da cidade. Vários autores suportam esta teoria, defendendo a *cidade compacta* e a *alta densidade* como pré-requisitos à possibilidade de uma urbanização e crescimento económico sustentáveis (Hall 1999; Jenks 1996; Newman & Kenworth 1999; Rueda 2000).

No contexto português, Ferreira (2000) chama a atenção para a explosão das cidades e especulação imobiliária, salientando o insustentável desperdício urbano. Pais (2009) alerta para o esvaziamento da cidade de Lisboa, iniciada na década de 60 e associa o crescimento disperso da área metropolitana com a degradação ambiental, salientando que a cidade difusa teve como pressuposto a mobilidade em transporte individual. O autor defende que este modelo de crescimento urbano pressiona e desvaloriza o território rústico, enquanto esvazia a cidade tradicional. Barata Salgueiro (2001) salienta o aumento da fragmentação do tecido urbano e Salgado (2006) apresenta números que concretizam este problema: “*Nos últimos 30 anos, Lisboa perdeu cerca de 100 mil habitantes por década.*”

A *densificação e compactação* da cidade como alternativa ao crescimento disperso é, também, um objectivo de alguns responsáveis pelo ordenamento do território em Portugal (PROT- AML, 2002; PNPT, 2007)⁴. Apesar de serem evidentes as preocupações concernentes à urbanização extensiva e despovoamento dos centros das cidades, quer por parte de profissionais de atuação no território quer por agentes políticos, existem numerosos factores que necessitam de investigação mais profunda e reflexão apoiada em dados concretos.

3.1. O papel da arquitetura na construção da cidade “dentro da cidade”

“A cidade é a casa do homem, o lugar onde, mesmo pela sua natureza de carácter colectivo, o homem interage com os seus semelhantes. Qualquer arquitectura ambiciosa fazer parte da construção, da imagem mais vasta que é a cidade.” (Botta, 1996, p.93)

A investigação que motiva a elaboração deste artigo, procura avançar no conhecimento da temática da *compactação da cidade* através de um estudo analítico e crítico das

⁴ Nestes documentos podemos encontrar defendidas medidas de compactação da cidade, apoiadas em argumentos de diminuição do consumo do solo; fluidez de tráfego; diminuição da poluição atmosférica; economia de custos em infra-estrutura e eficiência no fornecimento de serviços e infra-estruturas pelas autoridades locais; benefícios para a actividade económica associados ao repovoamento dos centros urbanos, ganho do sentido de comunidade, inserção social

transmutações do centro da cidade de Coimbra, apoiado no estudo das densidades/continuidades/multifuncionalidades. Pretende-se defender a *densificação* do centro da cidade como alternativa ao crescimento extensivo e disperso verificado nas últimas décadas e consequente esvaziamento dos centros urbanos, partindo da convicção de que através do adequado (re)aproveitamento dos espaços *vazios expectantes* (construídos ou livres) é possível (re)habitar e dinamizar o centro urbano potenciando, desta forma, o predicado essencial das cidades: o sentido de urbanidade.

A esfera onde nos inquietamos é a da disciplina da arquitectura. Importa regressar à reflexão sobre a cidade como construção sistémica, como *projecto* contínuo, como processo de intrínseca relação entre o todo e as partes, desenhado na íntima relação entre o plano, a arquitectura e o desenho urbano, procurando reconciliar a qualidade espacial à escala micro (variações na envolvente do edificado, tipologias habitacionais, espaços públicos, etc.) visando não só os efeitos imediatos e locais mas prevendo consequências numa escala mais alargada (meso escala: bairro, freguesia, cidade, concelhos limitrofes). Apesar da indiscutível interdisciplinaridade que este processo exige, pretende-se, assim, analisar e destacar o papel do desenho urbano e arquitectónico na procura de soluções e modelos eficazes, apelativos e geradores de polaridades, usando o *projecto urbano*, como Sólà-Morales (1987) o define, destacando: 1. os efeitos territoriais para além da área de intervenção; 2. o carácter complexo e interdependente dos conteúdos; 3. a superação da monofuncionalidade e 4. a mistura de usos, de utentes, de ritmos temporais e de orientações visuais.

Não descurando o facto de que *o urbano* é um tema transdisciplinar e de que o estudo do seu território implica uma forte interação entre profissionais de diferentes áreas, pode afirmar-se ser a disciplina da arquitetura basilar para o projeto de “fazer cidade sobre a cidade”. Neste sentido, a investigação em curso tem a ambição implícita de destacar esta disciplina como *ferramenta* de concepção de um discurso teórico e operativo que sustente o “crescer para dentro”, numa intenção de *cerzir* o existente e (re)criar as relações entre *cheio* e *vazio* – ou, se quisermos, entre espaço público e privado (apesar de hoje a linha que separa os dois conceitos estar cada vez mais esbatida) – integrando a volumetria do *cheio* no espaço *vazio* numa relação de interdependência. “ *A cidade pode ser vista como um grande projecto: cada vez que a arquitectura intervém para transformar o lugar, enriquece-se com um novo signo e cresce através de um processo contínuo de estratificação; (...) as construções obsoletas transformam-se e revivem através de novas formas e novas funções. A história da cidade é a história deste crescimento, desta consolidação contínua.*” (Botta, 1996, p.94)

Se perseguir a *ideia de cidade*, como um *projecto* de íntima relação entre a arquitectura e o desenho urbano, é a motivação genérica desta investigação, pode dizer-se que o

esvaziamento dos centros urbanos é a motivação específica e neste caso particular, o esvaziamento do centro da cidade de Coimbra (objecto deste estudo).

3.2. Estudo da População como ferramenta de trabalho

“(...) a ilusão de que mediante as tecnologias informáticas as nossas exigências de movimento físico seriam reduzidas está substancialmente a revelar-se pura ideologia, pois quanto mais cresce a velocidade de informação, mais aumenta, parece, o desejo de movimento físico e de ubiquidade” (Cacciari, 2010, p. 48)

Sigfried Giedon (1969) chama a atenção para um dado fundamental relativo ao estudo da densidade -a *população* -, no sentido de se procurar conhecer a sua distribuição no território e converter o resultado dessa análise em ferramenta de planeamento. Neste sentido, o autor estabeleceu, no Congresso Internacional de Arquitectura Moderna, nomeadamente na conferência de Bruxelas de 1930, uma primeira abordagem a esta visão sobre o conceito de densidade. A conferência surgiu como uma oportunidade de abrir o debate e fazer passar a ideia de que a problemática da *densidade urbana* não deveria limitar-se apenas a avaliações físicas do território, mas deveria também ter, como registo fundamental, a *densidade populacional*. Assim, Giedon (1969), aprofundando esta questão, revela que a *densidade* é o culminar de uma busca pela cidade perfeita, capaz de responder a todos os desafios. Contudo, alerta para o facto de as características de densidade deverem incorporar variáveis que decorrem das vivências da cidade e condição geográfica. Outro dos conceitos associados a esta temática é a *forma urbana* e, nesse sentido, o autor receia que um desenvolvimento das cidades a ritmo acelerado possa deixar cair no esquecimento a conexão entre crescimento urbano e proximidade humana. Deste modo, o autor prevê existirem, durante algum tempo, grandes dificuldades em trabalhar a *densidade e forma urbana* no contexto da cidade e do território, sem que cada zona urbana, cidade ou território, tenha uma identidade própria e, necessariamente, uma escala e a uma dimensão humana.

No presente artigo iniciamos esta análise à *população* que servirá de base ao futuro estudo da *forma urbana*. Entendemos que só é possível compreender o desenvolvimento da cidade cruzando estas duas dinâmicas: os movimentos da população e a evolução do território construído.

4. Caso de Estudo – Coimbra (Portugal)

4.1. Metodologia

De modo a objectivar a problemática, elegeu-se a cidade de Coimbra como caso de estudo. Interessa perceber quando, e de que forma, é que a estrutura urbana se *descolou* da matriz individual do edifício, compreendendo as oscilações de densidades durante esse processo. Pretende-se demonstrar que no decurso do século XX os limites da cidade de Coimbra estilhaçaram-se e a massa construída pulverizou-se, estendendo-se pelo território periféricos, à custa do esvaziamento do centro (de pessoas e de funções).

Neste momento encontramos-nos na primeira fase da investigação que consiste numa recolha e análise de dados quantitativos que permita validar a problemática. Neste ponto do artigo, serão apresentados mapas e tabelas construídos através dos dados recolhidos até ao momento.

Para o desígnio desta investigação, considera-se “cidade de Coimbra” a área proposta pelo Município em 2011 (fig.1). Este novo limite, proposto o ano passado, deixa antever uma intenção de continuar a expandir o território urbano (ver evolução dos limites da cidade na figura 4)

No sentido de alcançar uma análise eficaz, a *área Cidade* foi dividida em três zonas (fig.2 ; fig.3): o *centro da cidade* (definido pelas freguesias centrais e mais antigas: Almedina, S. Bartolomeu, Santa Cruz, Sé Nova); a *primeira periferia* (definida pelas freguesias adjacentes às freguesias centrais: Santa Clara, S. Martinho do Bispo, Stº António dos Olivais, Eiras); e a *segunda periferia* (definida pelas freguesias adjacentes às que constituem a *segunda periferia*: S. Paulo de Frades, Trouxemil, Torre de Vilela, Ceira, Castelo de Veiga, Antanhol, Assafarge, Ribeira de Frades, Taveiro). Cada uma destas áreas possui características morfo-tipológicas diferentes, correspondendo a diferentes momentos do desenvolvimento urbano de Coimbra.

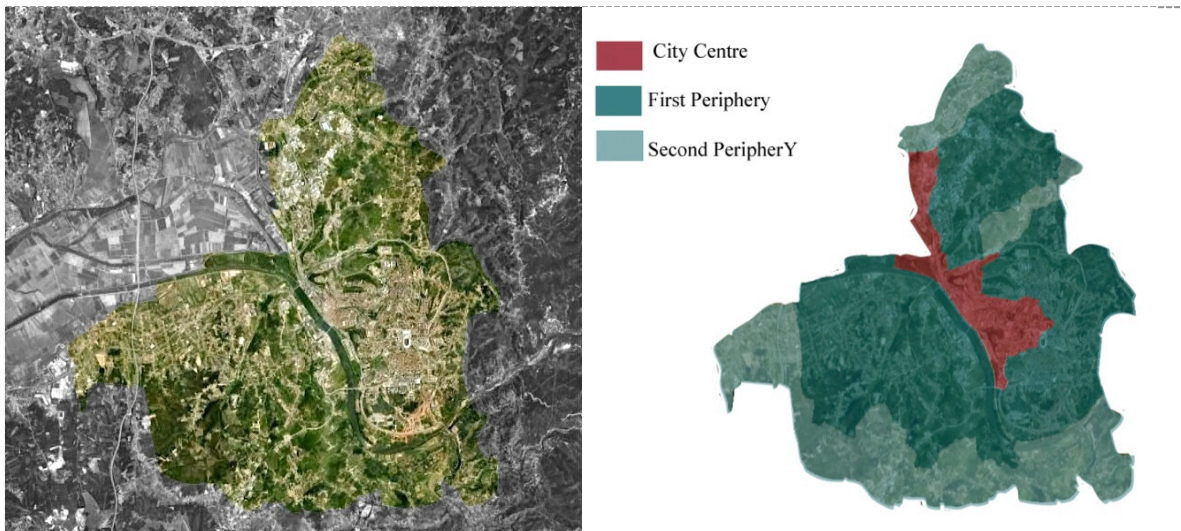
Sendo a cidade produto de uma sedimentação contínua, com avanços e recuos, com períodos de grande prosperidade e desenvolvimento seguidos de momentos de estagnação e impasse; sendo a cidade este organismo em constante mutação que se define no tempo longo, considerámos necessário iniciar esta pesquisa com indicadores referentes ao séc. XIX. Assim, a nossa análise começa no ano 1864 com o “I Recenseamento Geral da População”. Na década de 1860, a cidade era definida pelas freguesias de Almedina, São Bartolomeu e parte das freguesias de Santa Cruz e Sé Nova.

No presente artigo, a população residente foi analisada em intervalos de dez anos e sistematizada em alguns gráficos e tabelas usando períodos de quarenta e cinquenta anos de modo a simplificar a avaliação da sua evolução.

Figure 1. Concelho de Coimbra com a divisão por Freguesias e indicação da área Cidade



Figure 2. Foto aérea área Cidade (2011) | **Figure 3.** Área Cidade dividida por zonas



4.2 Análise de resultados

Com o desenvolvimento da rede viária e o constante aumento de número de habitantes com viatura privada, entre 1960 e 2011, assiste-se a um forte crescimento urbano que se vai traduzir, também, em significativas variações da população nas diferentes zonas da cidade.

Assiste-se, assim, à constante dilatação dos perímetros urbanos permitindo que a construção se alastre (fig.4). A expansão dos perímetros urbanos permitiu que a construção se espalhe-se no território. Esta expansão periférica tem sido acompanhada pela desertificação do centro da cidade, contribuindo para a fragmentação e empobrecimento da estrutura e vida urbana.

Esta expansão urbana tem sido acompanhada pela consequente desertificação do centro da cidade, contribuindo para a fragmentação e empobrecimento da estrutura e vida urbana. Constatámos que a população do centro da cidade decresceu para menos de metade (São Bartolomeu: -82%; Almedina: -75%; Santa-Cruz: -55%; Sé Nova: -34%), enquanto se assistia a um exponencial crescimento das freguesias periféricas com bons acessos até ao centro, tais como as de São Paulo de Frades (135%) e Eiras (203%) localizadas na *Primeira Periferia*.

Figure 4. Evolução da População residente e limites da *área Cidade* (linha branca)

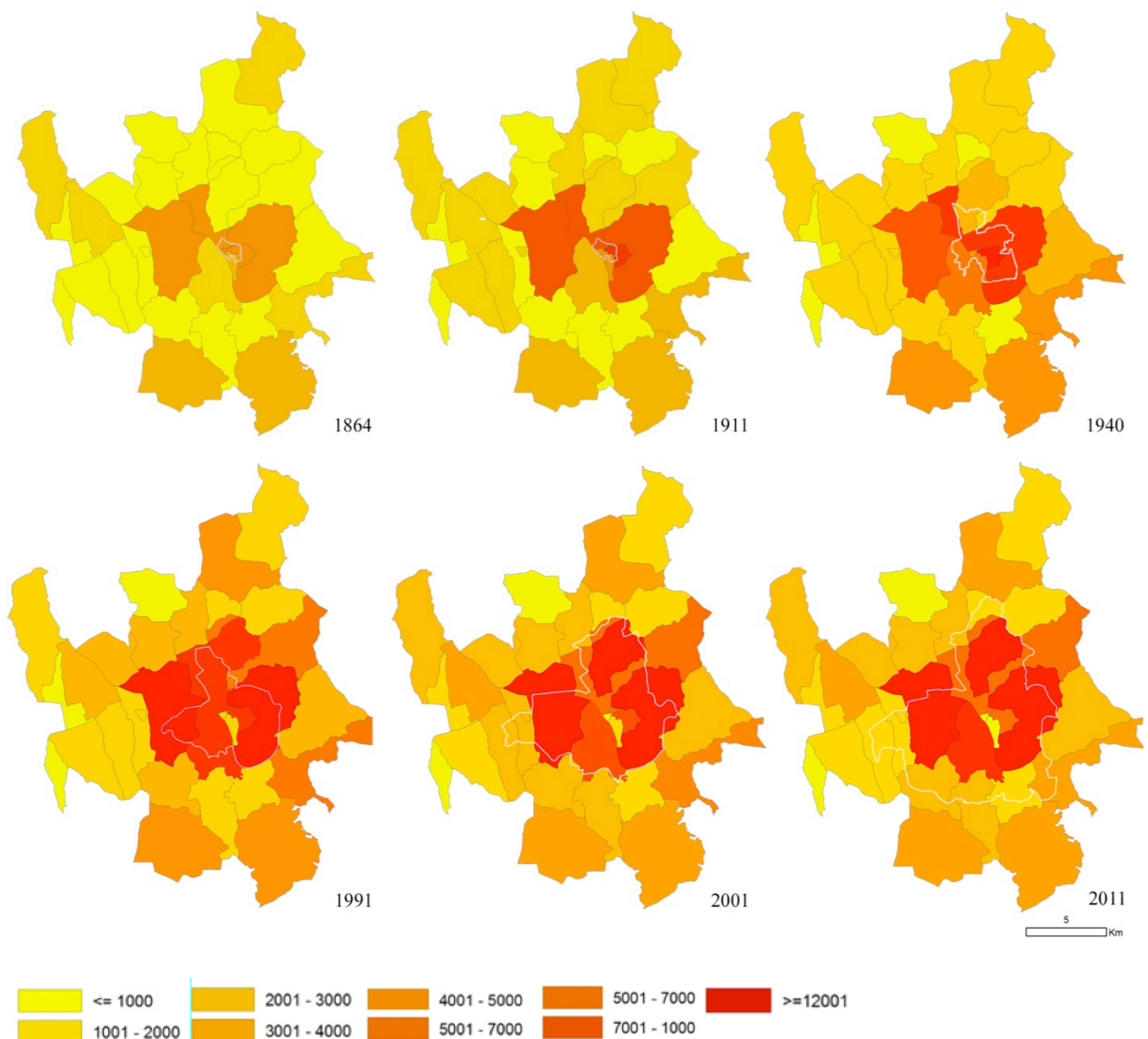
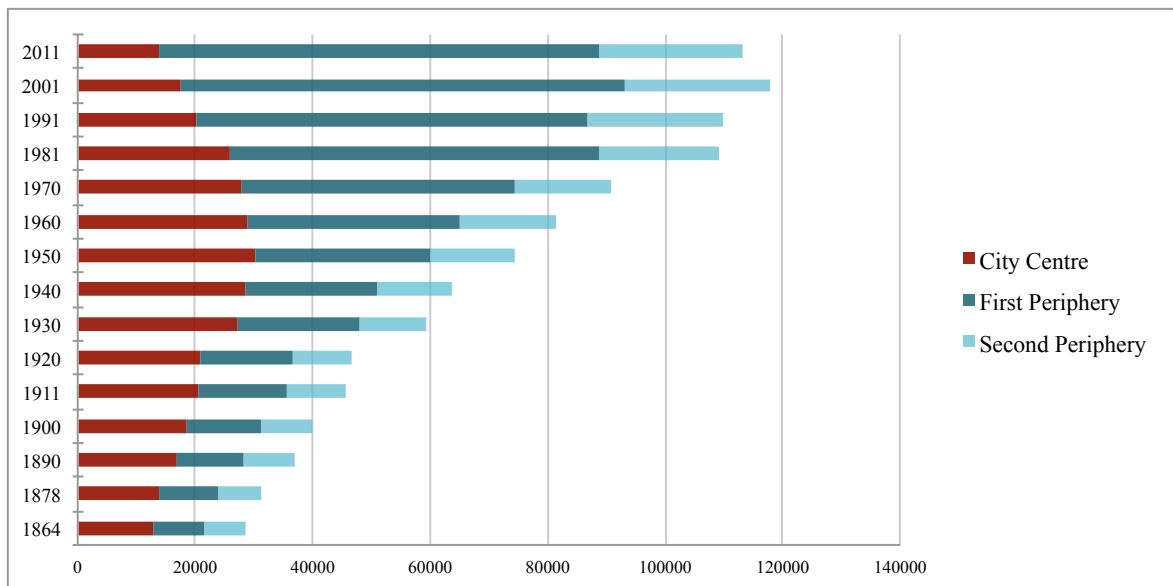


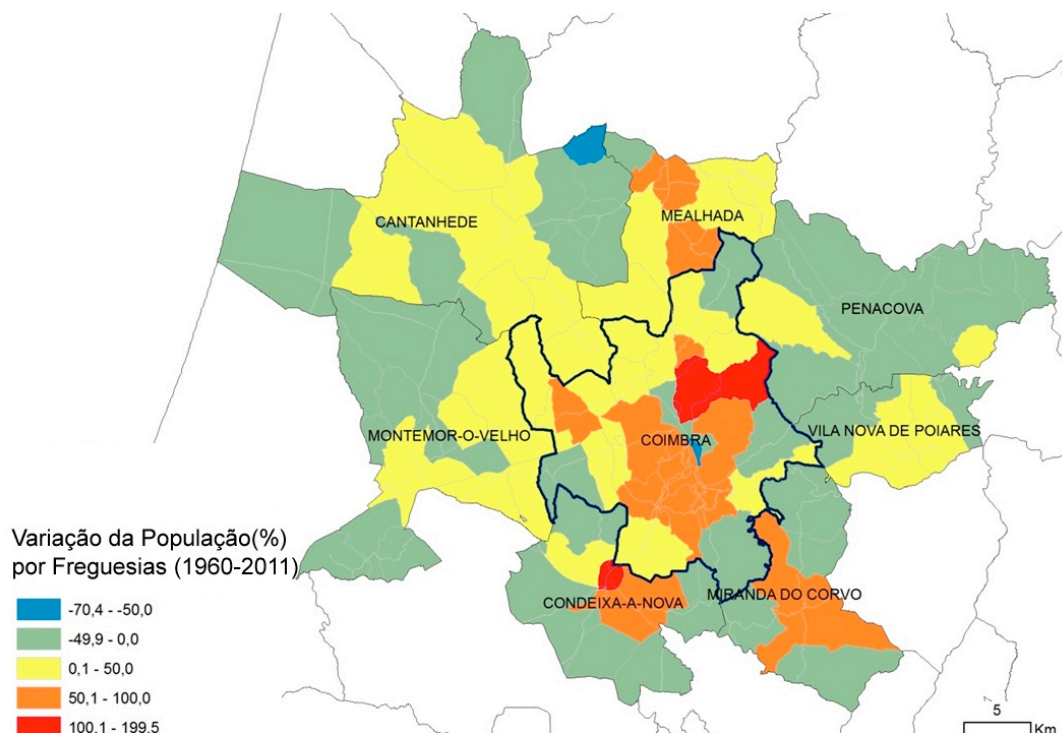
Figure 5. Evolução da População residente entre 1864 e 2011 (área Cidade)



	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
City Centre	12723	13986	16985	18424	20581	20841	27333	28434	30196	28788	27924	26028	20196	17538	13958
First Periphery	8890	9897	11267	12673	15073	15864	20695	22559	29866	36233	46291	62776	66555	75451	74832
Second Periphery	6818	7511	8590	8837	9946	9958	11221	12792	14468	16453	16593	20318	22949	24878	24357

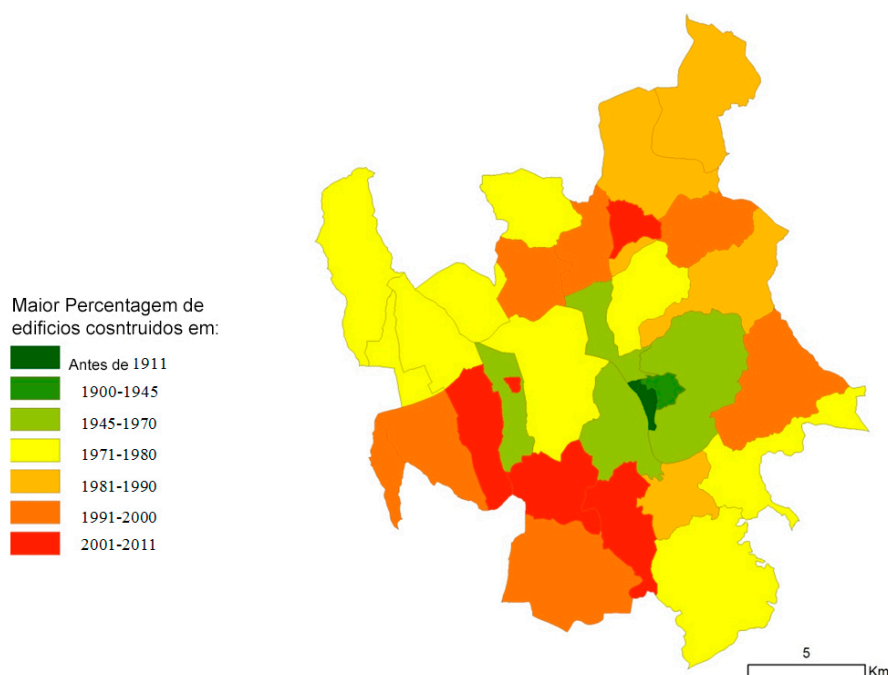
Este crescimento periférico ultrapassa os limites do concelho e ocorre também em algumas freguesias adjacentes aos seus limites. É o caso, e de Condeixa-a-Nova (199,5%), do Concelho de Condeixa-a-Nova, cuja ligação a Coimbra é feita pela IC2 (fig.6).

Figure 6. Variação da População 1960/2011 – Concelho de Coimbra e Concelhos limítrofes



O desenvolvimento das freguesias periféricas traduz-se num *boom* imobiliário. Coimbra atualmente tem 40.638 edifícios, dos quais mais de metade (59,1%) foram construídos a partir da década de 70 e cerca de um quarto (26,7%) foi construído nos últimos 20 anos. Contudo, a distribuição do edificado não é uniforme e o seu incremento não se reflete em todas as freguesias. Evidenciam-se as de Santo António dos Olivais, São Martinho do Bispo e Santa Clara (as três localizadas na *Primeira Periferia*) com o maior número de edifícios enquanto as de Arzila, São Bartolomeu e Vil de Matos no sentido oposto (fig. 7). Por outro lado, se nas freguesias do *Centro da Cidade* a maioria dos edifícios é anterior a 1919 (casos de Almedina e São Bartolomeu) ou de construção entre 1920 e 1945 (caso de Sé Nova), em algumas das freguesias da *Segunda Periferia* – como os casos de Torre de Vilela, Taveiro, Antanhol e Assafarge – a maior parte do edificado foi construído na última década, entre 2001 e 2011 (fig.7).

Figure 7. Maior Percentagem de edifícios construídos em determinado período



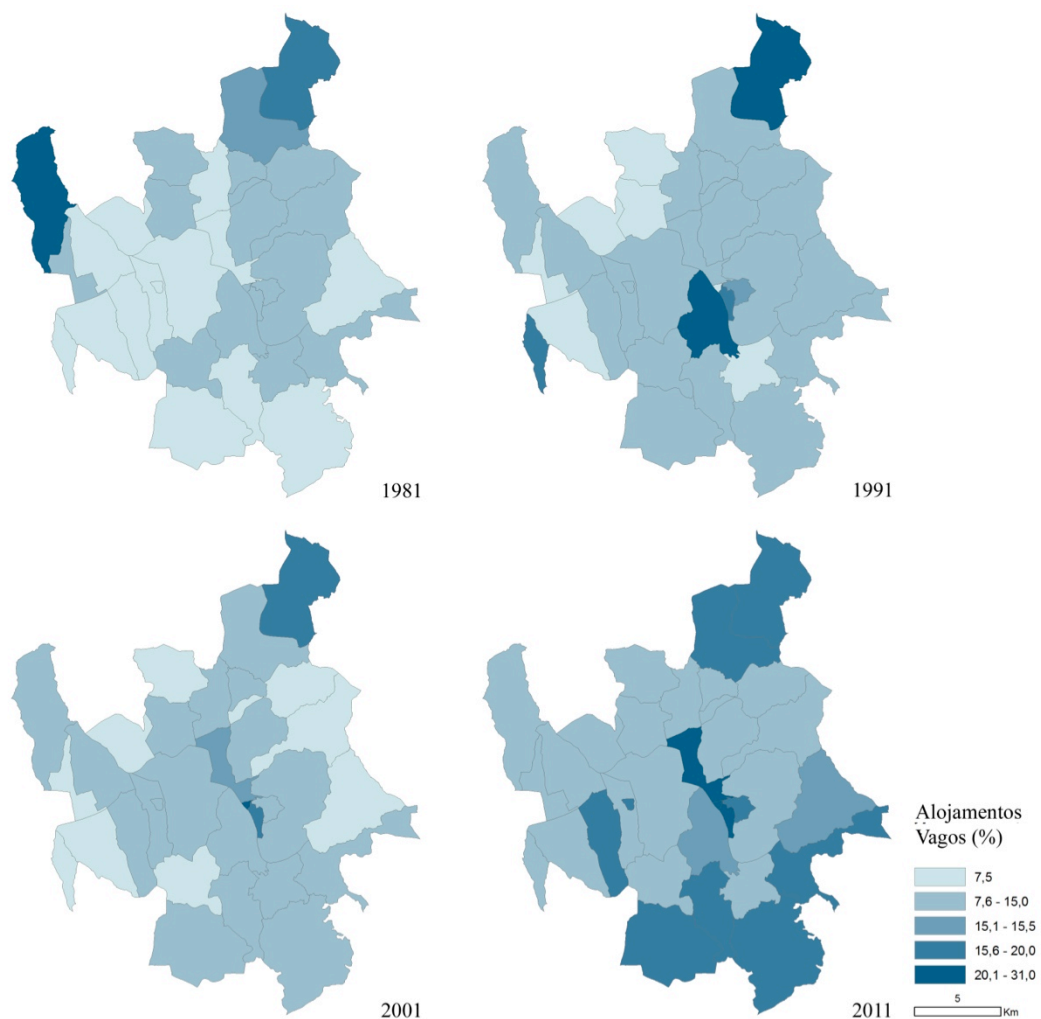
Estes dados comprovam que o sector imobiliário tem investido maioritariamente nas freguesias periféricas, atraindo um número cada vez maior de pessoas para estas novas urbanizações que aqui encontram preços mais acessíveis para habitações com áreas mais generosas. Uma grande parte destas urbanizações nasce em terreno isolados que algum promotor decidiu fazer render, sem a preocupação de continuidade ou integração urbana. Os planos de urbanização que suportaram o desenvolvimento urbano da segunda metade do século XX foram sempre planos de expansão que visavam criar novas áreas de construção descurando as antigas. *“A imaginação dos promotores e a especulação levaram*

à construção de alguns conjuntos desarticulados e sem qualidade e à anulação dos elementos tradicionais a estrutura urbana (ruas, praças, jardins).” (Barata Salgueiro, 1992, p. 385).

A fuga da população das freguesias centrais da cidade repercute-se, também, no peso que o alojamento vago tem nestas áreas.

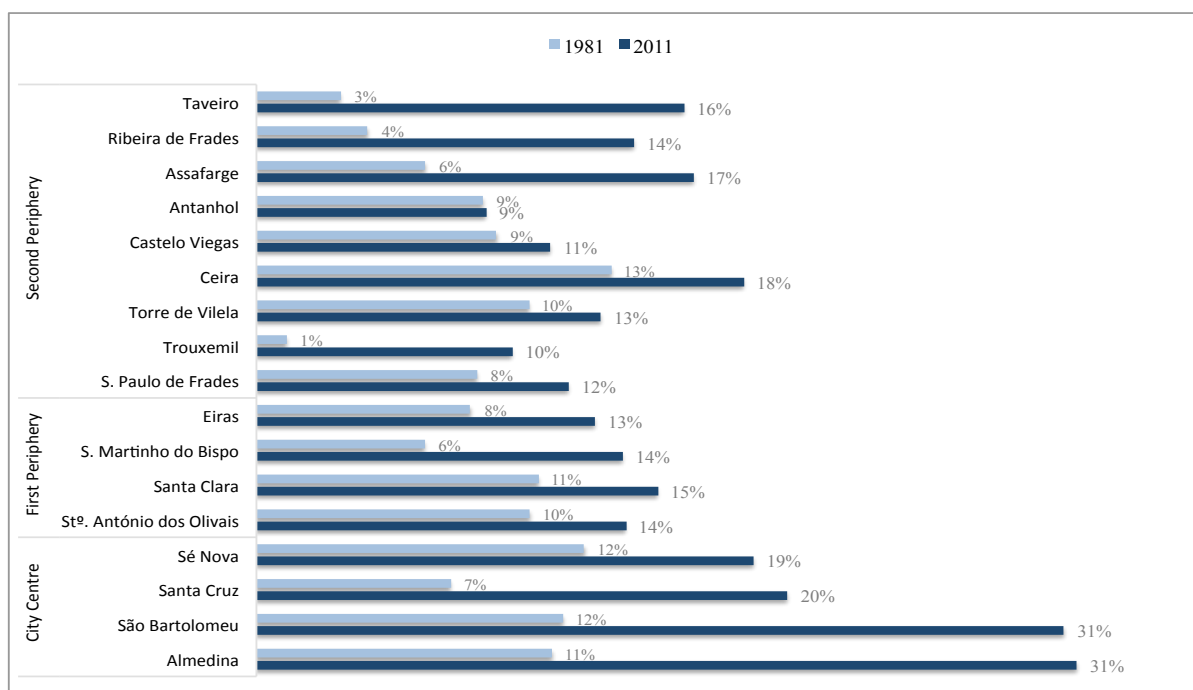
As freguesias do *Centro da Cidade* são as que possuem a maior percentagem de alojamentos vagos (na área *Cidade*) contrastando com as freguesias periféricas: 25% dos alojamentos existentes no *Centro da Cidade* estão vagos, e a maior concentração destes alojamentos vagos encontra-se, precisamente, nas freguesias mais antigas – 31% de alojamentos vagos em São Bartolomeu e Almedina. A menor percentagem de alojamentos vagos encontra-se na segunda periferia (menos de 10% em Antanho, Assafarge e Trouxemil) e fora dos limites da cidade (Vil de Matos, Lamarosa, São João do Campo, São Silvestre and São Martinho de Árvore).

Figure 8. Percentagem de Alojamentos Vagos no Concelho de Coimbra (1981, 1991, 2001, 2011)



Analisando a percentagem de alojamentos vagos pelas três zonas da cidade, concluímos que quanto mais afastado do centro menor é a percentagem de alojamentos vagos: um quarto dos alojamentos no centro da cidade estão vagos enquanto que a primeira periferia possui 15% de alojamentos vagos e a segunda periferia apenas 11%. A da percentagem de alojamentos familiares vagos (Fig.8) predomina nas freguesias onde existe um parque habitacional mais antigo ou onde se regista um maior dinamismo de construção e expansão demográfica induzido por novas acessibilidades. Deste modo, o número de alojamentos vagos começa, também, a ser significativo em algumas freguesias periféricas - em 1981 Taveiro possuía 3% de alojamentos vagos, Ribeira de Frades 4% e Assafarge 6% sendo que em 2011 chegaram a valores de 16%, 14% e 17% respectivamente. Estas três freguesias são confinantes (ou muito próximas) com o concelho de Condeixa-a-Nova que, como já foi dito, sofreu um crescimento populacional de quase 200% nos últimos dez anos. Apesar de ainda não se ter comprovado, podemos colocar a hipótese de que a população de Coimbra já não se desloca apenas para as freguesias periféricas da cidade mas procura já habitação nos concelhos limítrofes. Esta realidade vem aumentar a dependência do veículo privado e ampliar as distancias percorridas diariamente entre casa/trabalho, sendo do ponto de vista ambiental e económico pouco sustentável.

Figure 9. Percentagem de Alojamentos Vagos na área Cidade de Coimbra (1981, 2011)



Estes dados demonstram que apesar de se debater as consequências da urbanização extensiva em Portugal desde a década de 1990, continua-se a promover a expansão da cidade. Continuam a *brotar* edifícios isolados que ficam à espera que um dia a cidade

chegue até eles, investe-se em novas infra-estruturas que empurram a população para as periferias enquanto se deixa *apodrecer* o centro.

Figure 10. Fotografias de uma nova urbanização na Freguesia de Eiras (*Segunda Periferia*)



Este tipo de desenvolvimento é ambientalmente e economicamente insustentável, a área impermeabilizada é cada vez maior, as viagens de automóvel (e consequentes emissões de carbono) são cada vez mais longas e necessárias (não é possível fazer chegar os transportes públicos a cada nova urbanização que surge) as infra-estruturas construídas implicam um investimento avolumado que depois não é otimizado pois acaba por servir um número reduzido de população: quando se abre uma via num pedaço de cidade denso e multifuncional sabe-se que essa via será utilizada por uma vasta população – os que moram nessa área, aqueles ali trabalham, aqueles que ali vão fazer compras ou utilizar um serviço, etc, - enquanto que quando se constrói uma via de acesso a uma nova urbanização isolada deduz-se que só os moradores, ou quem quer ir especificamente a essa urbanização, é que irão utilizar essa nova infra-estrutura. Já em 1990, Teresa Barata Salgueiro alertava para os investimentos públicos que patrocinavam este tipo de tecido urbano: *“A maior parte das verbas municipais disponíveis são atribuídas às áreas periféricas para expandir a rede viária, de infra-estruturas e de equipamentos, que servirão de suporte às novas zonas industriais, centro-comerciais e urbanizações.”* (p. 385).

Para além dos danos ambientais e *desperdícios* financeiros, este tipo de crescimento fragmenta a vida e dinâmica urbana e vai contra *“a própria ideia de cidade: ser um espaço de todos”* (Teotónio Pereira, 2012, p.11).

5. Considerações Finais

“A cidade-difusa, um termo relativamente recente, é uma realidade que se vem construindo desde algum tempo e que foi muito facilitada – ou melhor, possibilitada – pelo uso do automóvel. Penso que deve ser combatida, porque, no fundo, também se trata de uma espécie de anti-cidade: núcleos urbanos dispersos no território sem terem qualquer daqueles atributos de que a cidade deve dispor. Para que uma localidade tenha as condições de uma cidade, deve poder facilitar os serviços essenciais para as pessoas e tê-los a curto alcance, acessíveis a pé ou de transportes mecânicos. Seria o ideal de cidade, nestes tempos em que já são conhecidos os malefícios do automobilismo. Deveríamos tender para conjuntos urbanos mais diversificados e consistentes, mais diversificados, mais bem equipados, para que as pessoas que aí vivessem pudessem gozar dos recursos de que todas as cidades normalmente dispõem.”

Coimbra tem vindo a sofrer um esvaziamento populacional no seu centro à custa de avanços extensivos no território, resultando numa cidade cada vez menos densa e diversificada e onde sobressai o seu *tecido* fragmentado.

No presente artigo foram apresentados dados geo-demográficos que permitem mapear o movimento da população desde finais do século XIX até aos dias de hoje. O mapeamento dos movimentos da População ao longo dos anos assim como da variação de alojamentos vagos e ocupados degradados funciona como uma base de trabalho. Procuram-se estratégias urbanas que visem a reconversão de algumas das áreas com um elevado número deste tipo de alojamentos (vagos e/ou degradados), visando o aumento da atratividade destes espaços e contribuindo, assim, para a inclusão social e contenção da expansão urbanística.

O próximo passo da investigação será sobrepor estes mapas quantitativos à cartografia da cidade, estando, assim, reunidas condições para dissecar as relações entre estrutura, forma e densidade urbana, nos diferentes momentos de crescimento da cidade. Essa análise servirá de base para defender a tese de que a *densificação* do centro da cidade de Coimbra poderá constituir-se como proposta de *contenção* ao crescimento extensivo e disperso verificado nas últimas décadas. Este *projecto de densificação* irá concretizar-se através da identificação dos espaços *vazios*, *obsoletos*, *desqualificados*, do centro da cidade e desenhar-se-á pelas diretrizes do seu diagnóstico. Identificados e caracterizados os *vazios* existentes, é possível determinar os que melhor se adequam à pretensão – a estes chamaremos espaços *expectantes*. Finalmente, a execução do *projecto de densificação* materializa-se nas propostas para estas áreas. Através de propostas estratégicas é possível recuperar o tecido social e económico, criando atractivos

necessários ao aumento da população, de modo a restituir à cidade um dos seus atributos ancestrais, a densidade, e retomar as nossas cidades Intensas.

Referências Bibliográficas:

Barata Salgueiro (1992), "A Cidade em Portugal" , Porto: Edições Afrontamento

Botta, Mario (1996), "Ética do Construir", Lisboa: Edições 70

Burton, Elizabeth; Williams, Kate; Jenks, Mike (1996), "The Compact City and Urban Sustainability: Conflicts and complexities" in Jenks et al (eds.) *The compact city, a sustainable urban form*, London: Spon Press, 231-247.

Cacciari, Massimo (2009), "Cidade", Barcelona: Editorial Gustavo Gili. *Título Original: "La Città"*, Villa Verucchio (Rimini): Pazzini Stampadore Editore

Choay, Françoise (1980), *La Règle et le Modèle. Sur la Théorie de l'Architecture et de l'Urbanisme*. Paris: Éditions Seuil.

Ferreira, António Fonseca – "As cidades hoje e amanhã". *Sociedade e Território*, nº 31-32. Porto: Edições Afrontamento, Ano 15, Dezembro de 2000, pp. 180-187.

Giedon, Siegfried (1969). *Densidade e Urbanismo, "Urbanização"*. Lisboa: Centro de Estudos de Urbanização e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco. Vol. 4, nº1, 1969, p.39/40

Heitor, Teresa (1995). *Morfologia do Espaço Urbano: O Contexto da Abordagem Sintáctica*. In: JNICT- IST, Dez.1995

Masnavi, Mohammad-Reza (2000), "The New Millennium and New Urban Paradigm: The compact city in Practice", in Kate Williams, Elizabeth Burton and Mike Jenks (eds.) *Achieving the Sustainable Urban Form*, New York: Spon Press, 64-73.

Newman, Peter and Jeff Kenworthy (1999), *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*, Washington: Island Press.

Portas, Nuno (1987), "Conceitos de desenvolvimento urbano", in *Jornal Arquitectos*, Lisboa, nº 218-219, Antologia 1981-2004, Janeiro a Junho 2005.

PNPOT (2007), "Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território", Relatório, Ministério do Ambiente, do ordenamento do Território e do desenvolvimento Regional, Lisboa.

PROT-AML (2002), "Plano Regional de Ordenamento do Território da área Metropolitana de Lisboa". Versão Aporvada, Vol. I, Janeiro, CCDRLVT, Lisboa.

Rogers, Richard ; Gumuchdjian, Philip (1997) *Cities for a Small Planet*, Faber & Faber, London (1997).

Rogers, Richard et al (2005), *Towards a Strong Urban Renaissance*, Urban Task Force, London.

Salgado, Manuel (2006). *Atlas urbanístico de Lisboa*. Lisboa: Argumentum.

Soja, Edward (2000), *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Los Angeles: Blackwell Publishing.

Solà-Morales, Manuel (1987), “La segunda história del Proyecto Urbano”, in *Revista UR* nº 5, 21-26.

Teotónio Pereira, Nuno (2012) “O Arquitecto Deverá Sempre Trazer Algo de Novo – Manuel Graça Dias Entrevista Nuno Teotónio Pereira”, in: *JA* n.245 Abr/Mai/Jun.2012, pp. 9-19.

Vidler, Anthony (1976), “A terceira tipologia”, in Kate Nesbitt (eds.), *Uma Nova Agenda para Arquitectura - Antologia Teórica 1965-1996*, São Paulo: Cosacnaify, 285-289.