

## **Coimbra, cidade de bairros**

Articulação Urbana entre o centro da cidade e os bairros da Conchada e Ingote



**Ana Isabel Ribeiro Pião**

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Apresentado ao Departamento de Arquitectura da FCTUC em Setembro de 2015

sob a orientação do Professor Doutor Gonçalo Canto Moniz



## **Coimbra, cidade de bairros**

Articulação Urbana entre o centro da cidade e os bairros da Conchada e Ingote







## **Notas Prévias**

Esta Dissertação não segue o Acordo Ortográfico de 1990





*ao Professor Gonçalo Canto Moniz pela orientação, disponibilidade e incentivo;*

*à Cátia pelo apoio e encorajamento;*

*à Raquel pelo apoio e incentivo;*

*à Catarina pela constante presença e amizade;*

*à Alexandra, à Mariana e à Cláudia pelo estímulo em concluir esta etapa;*

*à Rosa pelo apoio incondicional;*

*aos meus amigos do DARQ pelo companheirismo, pelas aventuras e pela amizade ao longo  
destes anos;*

*ao Nina pela ajuda, disponibilidade e conselhos que marcaram o meu percurso académico;*

*aos meus pais e avós que sempre me confortaram e me deram carinho;*

*à Joana e ao Pedro pelo laço de fraternidade que nos une e pela ternura;*

*ao João por me fazer acreditar*

*os meus sinceros agradecimentos*



## RESUMO

Muitas vezes, as periferias das cidades são áreas sem estrutura<sup>1</sup> do ponto de vista arquitectónico e urbano. A formação / génese de tais periferias relaciona-se com a grande especulação na densificação de novos territórios, ou, noutros casos, da sua informal ocupação, causando a fragmentação dos tecidos urbanos.

No caso de Coimbra, muitos dos planos que foram propostos para a cidade, no século XX, resultaram numa ocupação, densificação do território e realojamento, baseada na formação de bairros periféricos, inicialmente precários. Os realojamentos deram-se em massa, num curto espaço de tempo, adensando as condições para a fragmentação territorial. Inserido no quadro suburbano estão os bairros da Conchada e do Ingote, que, actualmente, sofrem do estigma associado à sua marginalização.

Pretende-se, assim, emendar esta realidade, propondo uma estratégia de articulação urbana entre o centro da cidade de Coimbra e os bairros da Conchada e do Ingote, a partir do espaço público. Por um lado, partiu-se de um processo de análise crítica, cuja concretização apoia-se em mapas de análise, para cada um dos bairros, evidenciando a sua inserção urbana, os seus aspectos morfológicos e formais, bem como as suas fragilidades, dando origem a temas / propostas de projecto.

Por outro lado e, resultante deste método de análise, surgiu o projecto estratégico.

O projecto é pontuado pela conformação de uma nova centralidade nos dois bairros, estimulando a periferia e reforçando o tecido urbano, a partir de uma nova costura urbana.

**PALAVRAS-CHAVE:** Articulação Urbana; Espaço Público; Periferia; Centro Consolidado; Projecto

---

<sup>1</sup> It has been said that urban peripheries are areas in which the “sense of place does not exist, in which the absence of history and the lack of local determining factors reduce the identity of the locus ithe classic sense to zero.” (Solá, 1999, p. 106)



## **ABSTRACT**

Frequently, the outskirts of cities are unstructured areas<sup>2</sup> from the architectural and urban point of view. The creation / genesis of those outskirts relates to the major speculation in the densification of new territories or in other cases from its informal occupation, causing the fragmentation of the urban fabric.

In the case of Coimbra, most of the plans which were proposed for the city, in the 20<sup>th</sup> century resulted in an occupation, densification of the territory and relocation based on creation of outlying neighborhoods initially precarious. The relocations were in mass in a short period of time, densifying the deepening the conditions for the territorial defragmentation. Conchada and Ingote neighborhoods are set in a suburban frame which, currently, suffer from the stigma attached to their marginalization.

The objective is to amend this reality, proposing an urban articulation strategy among the center of Coimbra and Conchada e Ingote neighborhoods, from the public space.

On the one hand, it was started up a process of critical analysis, whose implementation leans on analysis maps for each of the neighborhoods highlighting its urban integration, its morphological and formal aspects, as well its weaknesses, giving rise to issues / project proposals.

On the other hand, and a result from this analysis method, arose the strategic project.

The project is punctuated by the formation of a new centrality in two neighborhoods, stimulating the outskirts and reinforcing the urban fabric, through a new urban seam.

**KEYWORDS:** Urban Articulation; Public Space; Outskirts; Consolidated Center; Project.

---

<sup>2</sup> It has been said that urban peripheries are areas in which the “sense of place does not exist, in which the absence of history and the lack of local determining factors reduce the identity of the locus in the classic sense to zero.” (Solá, 1999, p. 106)



# SUMÁRIO

<b>17</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>
21	Objectivos e Metodologia
27	Estado de Arte
<b>37</b>	<b>AS CIDADES E O CRESCIMENTO DAS PERIFERIAS</b>
<b>49</b>	<b>PLANOS DA CIDADE DE COIMBRA E A FORMAÇÃO DOS BAIROS PERIFÉRICOS NA CIDADE</b>
<b>73</b>	<b>ESTUDO E ANÁLISE DOS CASOS DE ESTUDO</b>
73	Análise Crítica do Bairro da Conchada
	Origem
	Análise Morfológica e Temas de Projecto
97	Análise Crítica do Bairro do Ingote
	Origem
	Análise Morfológica e Temas de Projecto
<b>125</b>	<b>ESPAÇOS PÚBLICOS PARA A PERIFERIA</b>
127	Estratégia de Grupo – Equipa <i>Peão</i>
	Concurso UN- Habitat: <i>Urban Revitalization of Mass Housing</i>
	Economia Solidária
135	Acção Projectual – Articulações entre Conchada e Ingote
	Processo
	Projecto - A Importância dos Espaços Públicos na Regeneração da Cidade
	Interpretação do Projecto – Conchada e Ingote
<b>161</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>
<b>171</b>	<b>BIBLIOGRAFIA</b>
<b>181</b>	<b>FONTES DAS IMAGENS</b>
<b>189</b>	<b>ANEXOS</b>





## INTRODUÇÃO

Numa época de globalização e de grandes transformações tecnológicas, as cidades são dos primeiros elementos a sofrer alterações. O desgaste e a degradação das cidades decorrem não só da sua expansão e proliferação acelerada, como também do seu natural abandono por parte da população. Muitas vezes, a falta de interligação na cidade, aliada ao seu crescimento, fragmenta o tecido urbano, desvinculando as relações sociais, culturais, económicas e até territoriais. A qualidade dos territórios urbanos existe, por um lado, pela aglomeração de pessoas, serviços e infraestruturas, pelo acesso à informação, à comunicação e às novas tecnologias e, por outro lado, pela constante mobilidade espacial, a qual marginaliza e descentraliza, o que leva à formação de guetos e zonas degradadas<sup>3</sup>.

A metrópole<sup>4</sup> depende da mobilidade pendular que se verifica entre centros e periferias e, por isso, é no território urbano que, como Manuel Delgado (1999, p. 34) defende, “ (...) *podemos ver producirse la epifanía de lo que se há definido como especificamente urbano: lo inopinado, lo*

---

<sup>3</sup> “Ao mesmo tempo, a banalização do automóvel, das novas tecnologias de informação, as mudanças nos estilos de vida, nos hábitos de consumo, nas tecnologias de produção, conservação e distribuição de bens e serviços, no aumento da capacidade de mobilidade, na emergência de novas actividades económicas, na diversidade de lógicas locativas, na organização do mercado de trabalho, etc., catalisaram o crescimento centrífugo e descontínuo da urbanização, dando origem a territórios urbanos compósitos, fragmentados, descontínuos e geograficamente extensos.” (Domingues, 2000, p. 37)

<sup>4</sup> “Apesar da ausência de uma definição precisa, a noção de metrópole é, actualmente, utilizada com frequência para qualificar de uma forma geral as principais aglomerações urbanas, de um país que contém algumas centenas de milhares de habitantes, que sejam multifuncionais e que mantenham relações económicas com muitas outras aglomerações estrangeiras.” (Ascher, 1998, p. 4)



*imprevisto, lo sorprendente, lo oscilante... La urbanidad consiste en esa reunión de extraños, unidos por la evitación, el anonimato y otras películas protectoras, expuestos, a la intempérie, y al mismo tiempo, a cubierto, camuflados, mimetizados, invisibles.”*

São necessárias, também, as periferias, como espaços difusos, novos, complexos, mas ligados ao centro.

Os espaços públicos são lugares catalisadores e estimuladores da cidade, onde a população convive e se encontra ocasionalmente, promovendo a sua permanência. Por isso, são espaços democráticos e abstractos, de livre e espontâneo usufruto.

Perante esta realidade, compreendi que a minha participação no concurso internacional lançado pela UN-Habitat: *Urban Revitalization of Mass Housing* se poderia tornar um ponto de partida, na realização deste trabalho, suscitando um interesse associado, quer à aprendizagem, quer ao contacto com demais *experts* nas áreas de investigação envolvidas.

O concurso em questão visou colocar a questão da habitação social em bairros de débil desenvolvimento nas cidades, neste caso, os bairros da Conchada, do Ingote e da Relvinha, como impulsionadores de estratégias de crescimento. Contou com a participação de uma equipa multidisciplinar alargada, constituída por estudantes de arquitectura e arquitectos, estudantes de sociologia (ligada à economia social), engenharia civil (ligada à mobilidade) e geógrafos.

Assim, no concurso, poderiam ser desenvolvidas novas estratégias que levassem à criação de novas habitações sociais, ou o melhoramento das já existentes, verificando-se o papel preponderante que elas têm na evolução da cidade.

O trabalho desenvolvido pela equipa *Peão Team* focou-se não só na questão da Habitação Social, como foi mais longe, abordando conteúdos como a Economia Solidária, Sustentabilidade Urbana, Mobilidade e Acessibilidade, Espaço Público e Agricultura Urbana. O projecto da *Peão Team* concentrou-se igualmente na estrutura de articulação dos espaços públicos, com o objectivo de revitalizar os três bairros, na criação de mais habitação social e na garantia de se verem aplicados equipamentos e soluções urbanas que sustentem as práticas de Economia Solidária, como as hortas urbanas e os meios para uma mobilidade alternativa.

Contudo, o meu enfoque neste trabalho centra-se no projecto de articulação da cidade com a Conchada e o Ingote, através de espaços públicos, como forma de, não só promover uma maior inclusão dos bairros com o sistema urbano de Coimbra, como também, de lhes retirar o papel estigmatizante, a que, actualmente estão dispostos.

Este trabalho desenvolveu-se a partir do estudo do crescimento da cidade de Coimbra, tanto no século XX como no século XXI. Porém, tiveram-se, em consideração as várias fases de crescimento oitocentistas e os planos de melhoramento urbanos para a cidade, levadas a cabo por diferentes urbanistas e planeadores. Posto isto, tentou problematizar-se as razões pelas quais



Coimbra é, também, uma cidade de bairros que, com o tempo, foi formando as denominadas periferias. Trata-se de dois bairros periféricos de cariz social, que despertam o debate em torno dos espaços públicos subjacentes a estes lugares que, na sua génese, são diferentes dos espaços públicos dos centros urbanos.

O bairro da Conchada é um bairro de habitação social resultante de uma proposta desenvolvida no âmbito do Programa SAAL. (Silva, 2012) Por outro lado, o bairro, localizado no Planalto do Ingote foi alvo de várias propostas e intervenções no campo habitacional, tanto de entidades públicas como privadas. É uma zona da cidade descaracterizada, tanto pelo seu plano urbanístico, como pelo estigma de localização de habitação social de minorias étnicas e economicamente débeis. A agravar esta situação, também não houve coordenação por parte das entidades institucionais no estabelecimento prático de planos urbanísticos que foram surgindo no decorrer dos anos.

*“A cidade contemporânea traduz, na nossa perspectiva, a perda de uma visão integrada de espaço público pelo facto de ele não ser encarado como parte de um todo, de não ser um referente na construção urbana, mas uma realidade separada, afastada do tema da arquitectura, ela própria fragmentada e dividida entre a questão infra-estrutural e o que dela sobra.”*(Correia, 2000, pp. 90 - 91)

Nos dois casos de estudo, pode-se afirmar que o espaço público é consequência de um contexto residencial, onde o espaço construído e o espaço expectante são diferentemente designados, pois não foram projectados *a priori*. A relação que se estabelece com o ambiente físico e com as pré-existências é tão importante como criar novos equipamentos que densifiquem e valorizem os bairros. Perspectiva-se, assim, um reforço dos bairros, em simultâneo com o carácter urbano do centro da cidade de Coimbra.

## **Objectivos e Metodologia**

Numa cidade a transbordar de história, seria inevitável entender e perceber o seu conteúdo temporal, cultural e arquitectónico. As circunstâncias em que “nasceram” os bairros da Conchada e do Ingote são distintas, como já pudemos referir anteriormente, contudo, são o propósito para a construção de uma nova relação urbana e comunitária.

O principal objectivo é desenvolver um projecto que permita articular os bairros da Conchada e do Ingote com o centro da cidade, a partir de um conjunto de encadeamentos urbanos que invertam



o processo de estigmatização. Consequentemente, o resultado desta acção traduz-se no método de regeneração, que permite construir novos espaços de relacionamento, ou seja, de novas centralidades para as comunidades, levando a reflectir sobre os espaços públicos e a sua capacidade de funcionar como conectores urbanos entre a cidade consolidada e a periferia.

Trata-se, portanto, de contrariar a crescente desvalorização do espaço público, a partir da interligação de novas plataformas e estruturas físicas que desenhem novos *urbanducts*, pois na actualidade, assistimos a uma desvalorização e comprometimento do sistema e investimento públicos, que leva à privatização do espaço.<sup>5</sup>

Em primeiro lugar, realiza-se uma investigação histórica de cada um dos bairros. Estes são bairros com história, onde o tempo é um factor que integra e influencia o seu processo de construção. Assim sendo, considera-se importante estudar a evolução da cidade de Coimbra, a fim de identificar a génese das relações entre Centro e Periferia da cidade.

Decorrente da investigação histórica e, focando em aspectos relativos ao paradigma urbano da Conchada e do Ingote, delinea-se a relação que os bairros têm com a sua envolvente física e paisagística, inclusivamente com o centro urbano, traçando o perfil morfológico de cada um.

Segue-se, então, uma metodologia de análise baseada no desenho de mapas que permita inferir as intenções de projecto.

Para além de estarem divididos em vários parâmetros de observação, os elementos da análise possuem uma estrutura comum, de investigação hierárquica dos aspectos morfológicos mais relevantes da malha e traçado urbano, porque, tal como Manuel de Solá-Morales (1997, p. 20) defendia “(...) *la fuerza figurativa del proyecto se sitúa en el momento del proceso donde las decisiones están más concentradas, en el momento inicial y más permanente: en el trazado.*”. Assim, iremos desenvolver os dois casos de estudo, focando nos aspectos relativos a: mobilidade e transportes, habitação e equipamentos, espaço público e vegetação.

A construção dos mapas foi apoiada em cartografia das diferentes épocas e num levantamento fotográfico (*vide* fotografias dos bairros da Conchada e do Ingote nos Anexos V e VI, respectivamente). Também conseguiu-se, individualmente, fazer uma síntese crítica, identificar os problemas, as forças, as fraquezas e as oportunidades.

A representação gráfica, em mapas, dos elementos da análise incidiram em aspectos como:

---

<sup>5</sup> Esta realidade é resultado directo das práticas neo-liberais vigentes, de privatização dos mercados e sectores da economia. Nuno Portas refere que, “(...) o nosso objecto é a arquitectura da cidade e esta tem sido geralmente mal fundamentada no planeamento urbanístico, certamente pela impotência das administrações locais no controle de operações de terrenos e execução dos empreendimentos.” (Portas, 2007, p. 75)





**Geografia e Altimetria** – estudo dos elementos geográficos que compõem as áreas de estudo.

Topografia – compreensão e caracterização do relevo, nas suas mais variadas vertentes.

**Tecido Urbano** – estudo gráfico das relações da área em estudo com as demais áreas / zonas / urbanas ou bairros, num registo de “cheios e vazios”.

Funções – desenho que identifica e explica a relação existente entre história / arquitectura e funções. Aqui mostram-se as funções e usos que cada área tem, em simultâneo com o seu contexto histórico.

Vias – desenho do traçado das vias, apontando aspectos como a sua coerência de desenvolvimento e geometria.

Parcelas – observação da geometria e morfologia inerente ao traçado urbano da zona afecta ao bairro, evidenciando com clareza os departamentos habitacionais e os departamentos cívicos, bem como a sua valorização perante as vias.

Edificado – representação da malha massificada e construída das unidades que compõem o bairro.

**Área de estudo** – análise funcional dos vários parâmetros que constituem o bairro, numa relação comparativa e de observação.

Mobilidade / Acessibilidade – análise funcional das vias, a sua hierarquia e a direcção que estas tomam no percurso da zona de estudo, como dispositivos que asseguram a mobilidade, classificando a acessibilidade circunscrita à zona do bairro. Identificação de ligações e conexões.

Uso de Equipamentos – análise funcional do edificado habitacional e de outros equipamentos, como forma de identificar as funções e os usos das construções.

Uso de Pavimentos / Espaço Público – análise funcional dos pavimentos e do espaço público formal e informal, geometrizado ou irregular. Identificação de dispositivos arquitectónicos que asseguram a continuidade, a ligação e a boa permeabilidade de transeuntes.

Vegetação/Verdes – análise funcional da vegetação existente, formal e informal, arquitectonicamente desenhada ou expectante.



Após a elaboração da análise estruturada, surgem vários temas de projecto, que visam ir de encontro com as propostas de articulação, a nível dos espaços públicos, na construção de um programa de acção e de intervenção interno e externo dos bairros para a cidade. Assim, trabalha-se com o existente e propõem-se novos objectos que fortaleçam os bairros.

Portanto, pretende-se contruir uma intenção de projecto, com base no resultado da investigação sobre o território, centrada nos espaços públicos dos dois bairros, Conchada e Ingote.

Posteriormente, e em forma de conclusão/discussão, faremos as críticas e reflexões finais ao projecto, com vista a identificar e a interpretar as propostas ali desenhadas. A investigação sobre os bairros da Conchada e do Ingote concilia uma interpretação histórica, sustentada na documentação cartográfica e nas teses realizadas, com uma investigação prospectiva, apoiada no projecto e nas teorias sobre o espaço público contemporâneo. O desenho é o instrumento privilegiado que, permite desenvolver uma análise crítica da realidade e, construir uma estratégia de intervenção que pretende articular os bairros entre si e estes com a cidade consolidada, nomeadamente com a Rua da Sofia.

## **Estado de Arte**

Adoptando uma metodologia de trabalho que correspondesse aos objectivos propostos, debrucei-me numa análise sobre o tema, com vista à realização de uma fundamentação clara e concisa do meu trabalho. O recurso às mais variadas teses e trabalhos académicos sobre o tema foram uma obrigatoriedade, tornando-se também fácil a pesquisa e a análise em compêndios. Desta forma, deixo num registo conciso os recursos literários mais marcantes, e igualmente, mais consultados, que serviram de apoio a este meu trabalho, com o objectivo de identificar as lacunas e as problemáticas.

- *O Planalto do Ingote* – Prova Final de Arquitectura (Santos, 2006)

O trabalho académico de Raquel Santos, *O Planalto do Ingote*, centra-se maioritariamente no modo como o Planalto do Ingote cresceu ao longo do séc. XX, tendo como influência a malha e estrutura urbana da cidade de Coimbra.

Torna-se importante a leitura deste trabalho pois caracteriza os vários planos urbanos e as épocas em que foram projectados, concluindo que houve um largo investimento e interesse inicial em



promover a qualidade de vida daquele lugar, com base no panorama arquitectónico, urbanístico, económico, social e político do século XX. As intervenções que se deram nesta zona da cidade são consequência da gestão urbana da cidade, que entrando em conflito e em incongruência, não solucionaram a maior parte dos problemas – o de realojar condignamente desalojados e pessoas de poucos recursos.

Assim, servi-me da informação essencial para fundamentar a realização deste trabalho. Guiei-me pela veracidade das conclusões, a fim de complementar contextual, histórica e analiticamente a presente tese, não recorrendo à fonte originária para recolha de dados.

- *Evolução Identitária de Um Lugar- A Conchada de Coimbra* - Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura (Silva, 2012)

Da mesma forma, a dissertação *Evolução Identitária de Um Lugar- A Conchada de Coimbra*, elaborada por Elisa Silva, permitiu que pudesse utilizar informação para me basear nos conteúdos históricos e analíticos deste local. É um local essencialmente carregado de história, que permite perceber, na actualidade, as suas qualidades morfológicas e até funcionais.

Nela percebe-se a formação da identidade do lugar da Conchada, fruto de várias intervenções dos finais do séc. XIX, na cidade de Coimbra. Na formação deste lugar, está implicada a forma como Coimbra foi planeada e urbanisticamente desenhada, embora este facto não seja linear, já que com processos de formação urbanística, o factor tempo torna-se importante para entender o desfasamento de certas orientações urbanas e adopção/abandono de planeamentos concretos.

- *Evolução do Espaço Físico de Coimbra* (Faria & Rebelo, 2006)

*Evolução do Espaço Físico de Coimbra* é um livro onde estão compilados vários artigos/capítulos de diversos autores, onde se encontram elementos cartográficos, iconográficos e fotográficos que possibilitam observar a evolução e o crescimento de Coimbra ao longo de vários séculos.

É uma obra que, embora não seja exaustiva, mostra de forma completa e coesa dados e informação relativos ao modo como a cidade de Coimbra se expandiu e que inovações compreenderam esta transformação. A partir da leitura e pesquisa desta obra, pude fundamentar e completar a teoria e os factos em torno do crescimento da cidade. Por estar inserida no âmbito de uma exposição, compreende a realização de capítulos escritos e documentados por vários autores, especialistas em cada uma das épocas mais importantes no crescimento da cidade, o que oferece um contributo



mais rico e diverso na abordagem da evolução de Coimbra. Desta forma, servi-me desta edição, de uma forma mais abrangente e generalista, dando-lhe toda a importância que ela comporta.

- *Planos de Urbanização para a Cidade de Coimbra* (Santos, 1983)

Este livro, datado de 1981, é resultado do “Programa Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos”, promovido pelo Museu Nacional de Machado de Castro, no âmbito da comemoração do 70º aniversário da abertura ao público deste museu. Esse programa incluiu exposições, conferências, debates, seminários, entre outros programas de consagração e de abertura ao público. Desta forma, dentro deste programa de vivificador, existe uma vasta colecção de compêndios específicos que retratam diversos temas de património cultural, que servem para “dar vida” (Santos, 1983, p. 6) e dar a conhecer artefactos de “Coimbra Antiga” ao grande público. Este compêndio insere-se num texto proferido numa conferência no mesmo museu, e a partir da sua leitura tive a oportunidade de conhecer, de uma forma mais detalhada e completa, os vários planos modernistas que foram criados e projectados para a cidade de Coimbra, no século XX. A sua informação completou, intensamente, a caracterização e a definição do planeamento Conimbricense, pela descrição detalhada dos planos realizados nos períodos que atravessam os anos 40, com o Plano de Gröer, passando pelo Plano Regulador de Almeida Garrett, nos anos 50, até aos anos 70, no Plano de Costa Lobo.

- *El Animal Publico* (Delgado, 1999)

Esta obra de carácter antropológico centra-se no modo como a sociedade estabelece relações, dentro do modo de vida urbano, isto é, em territórios urbanizados, sejam eles cidade ou campo. Se a reunião de certos factores estiver estabelecida, pode-se afirmar que um dado local é urbano porque tanto permite o assentamento de relações sociais, como se torna um local espacialmente organizado e, por consequência, urbanizado. Tais relações sociais, complexas e heterogéneas ocupam lugar na urbe, no espaço antropológicamente instituído para o estabelecimento de cruzamentos infinitos. E muitos desses cruzamentos dão-se na esfera pública, isto é, nos espaços públicos. Manuel Delgado (1999, p. 46) defende que *“El espacio público es, pues, un territorio desterritorializado, que se pasa el tiempo territorializándose y volviéndose a desterritorializar, que se caracteriza por la sucesión y el amontonamiento de componentes inestables.”*





- *Morte e Vida de Grandes Cidades* (Jacobs, 2003)

A obra de Jane Jacobs, escrita em 1961 e amplamente conhecida, *Death and Life of Great American Cities*, constituiu uma crítica ao modo como as cidades americanas eram pensadas e construídas pelos planeadores, à luz dos pressupostos modernistas – de *zoning*, separação de usos e funções em distintas zonas da cidade. Na sua obra, Jacobs, mostrava o conceito idílico de vitalidade e crescimento saudável das cidades, em conjunto com o bem-estar da sociedade. Assim, defendia que, para que as cidades fossem energeticamente saudáveis, elas deveriam reunir uma série de condições opostas às que eram e foram planeadas pelo Modernismo, de modo a melhorar a *performance* urbana. Tais condições, na generalidade, passavam pela agregação de diferentes funções e usos no mesmo espaço público, a densificação dos bairros por moradores de diferentes condições sociais e a consagração de edifícios de diferentes épocas arquitectónicas, respeitando a história do lugar e o aspecto social a ele intrínseco. Assim, a leitura desta obra permitiu revelar aspectos e mostrar condições para que haja renovação urbana. Embora Jane Jacobs mostre o seu ponto de vista crítico em relação à renovação urbana modernista, assente no zonamento de funções na cidade, ela também identifica aspectos que permitam regenerar e renovar uma cidade, mais virados para a condição social, em oposição a uma visão racional.

- *Forma e Circunstância: A praça na cidade portuguesa contemporânea* (Silva, 2009)

A Prova de Doutoramento, *Forma e Circunstância: A praça na cidade portuguesa contemporânea*, de Madalena Pinto da Silva, disserta sobre a forma como a cidade contemporânea consegue recriar novos espaços, fruto de uma nova expansão e mutação territorial e atópica, onde o exercício da arquitectura tenta encontrar “*as suas componentes estruturais de estabilidade, permanência e espacialidade*”. (Silva, 2009, p. 4) Na actualidade, as cidades vêem o seu ritmo de transformação natural ser ultrapassado por crescimentos desenfreados, anti-históricos e de ruptura com o seu próprio território, criando objectos e espaços meramente funcionalistas. Desta forma, Madalena Pinto da Silva defende que praça tradicional, sobretudo dos centros citadinos, consegue ser distinguida de novos conceitos de praça, que imperam em muitas das cidades contemporâneas, como forma de materializar as necessidades de um novo espaço socialmente relacionável, sem antes esclarecer qual deve ser o papel marcante da arquitectura num campo tão abrangente e complexo como é a cidade. Assim, distingue três tipos de praça, enquanto um conjunto de sistemas *ou* “*uma estrutura que estabeleça a continuidade dos factos que determinaram a cidade e que a configuraram, de tantos modos, ao longo da história.*” (Silva, 2009, p. 4), pois a praça torna-se uma componente crucial na cidade formalizada, como espaço



socialmente público, tanto bem desenhado e materializado, como bem articulado. São elas a “praça geográfica”, a “praça estrutural” e a “praça relacional”, permitindo estes conceitos identificar o modelo de assentamentos públicos e operativos na cidade portuguesa actual. A “praça geográfica” é considerada um espaço onde o factor geográfico e paisagístico do lugar influencia o modo como esta se relaciona com o território. A “praça estrutural” é a praça que nasce da estrutura a que a cidade contemporânea está afectada, apoiando-se no traçado viário, de diferentes escalas, desde o mega traçado viário ao traçado da rua, para se construir como motor que articula várias zonas da cidade importantes, através dos espaços públicos. Já a “praça relacional” é aquela praça em que o sujeito que lhe conferiu uma certa urbanidade e identidade foi o edificado, isto é, o edifício que pontua a relação que se estabelece entre o espaço público e o privado.

A relevância da leitura desta prova de doutoramento, prende-se com o estabelecimento destes conceitos que aplico no projecto desta dissertação, fundamentalmente na articulação dos espaços públicos, permitindo o reconhecimento e a nomeação de relações, em que os novos espaços arquitectónicos se vão apoiar.



## AS CIDADES E O CRESCIMENTO DAS PERIFERIAS

*“Mas, porque o espaço é contínuo e porque o tempo é uma das suas dimensões, o espaço é, igualmente, irreversível, isto é, dada a marcha constante do tempo e de tudo o que tal marcha acarreta e significa, um espaço organizado nunca pode vir a ser o que já foi, donde ainda a afirmação de que o espaço está em permanente devir.” (Távora, 1982, p. 31)*

Julgamos poder afirmar que arquitectura e urbanismo são dois componentes indissociáveis, mas a sua relação tem de ser fundamental. Nuno Portas (2007, p. 15) afirma mesmo que,

*“Sob o ponto de vista da arquitectura urbana não pode haver edifício que não faça cidade ou seja, não há tipologia que não esteja, por estrutura, penetrada por uma morfologia urbana. Fora deste sistema não há senão individualismo ou ilusão tecnocrática.”*

Por isto, estamos perante factores que nos conduzem à definição do que é território, enquanto cidade, construída e humanizada<sup>6</sup>. Como factor complementar, a qualidade de vida traduz-se no desenho e na eficiência dos espaços, em parceria com factores de mobilidade.

Grandes transformações tecnológicas ainda se fazem sentir e a valorização territorial é um factor que, inevitavelmente, altera a dinâmica das cidades.

---

<sup>6</sup> “Urban design means taking the geography of a given city, with its demands and suggestions, as a starting point, and introducing elements of language with the architecture to give form to the site.” (Solá, 1999, p. 71)



Os efeitos na sociedade são muitos, no sentido em que a população está sujeita a vários factores externos, como por exemplo o aumento de tráfego, aliado à fraca mobilidade e à pouca acessibilidade, o que pode levar a casos extremos de marginalização e desvinculação. Olhando para a descrição de Wacquant, as mudanças díspares e desarticuladas dos mais avançados sectores da economia Ocidental levaram a que surgissem novas formas de marginalização<sup>7</sup>, o que significa que a desarticulação urbana foi e é consequência do processo de globalização, que se começou a verificar a partir dos meados do século transacto, até aos dias de hoje, traduzindo-se num rápido crescimento económico.

A falta de articulações e de dinâmicas de crescimento provoca a fragmentação das cidades em si mesmas e com o que as rodeia. Existe uma dependência do veículo automóvel, que verificamos que seja uma forma de nos movimentarmos, fazendo com que a cidade não estabeleça organismos urbanos. A oferta a que os cidadãos devem estar sujeitos passa por uma variada rede de transportes públicos, associada a uma eficiente estrutura pedonal e de outros meios alternativos. As exigências de uma sociedade multicultural passam pela continuidade e proximidade dos espaços construídos, facultando aos espaços públicos, em redor dos espaços construídos, a dignidade de serem habitados.

Contudo, esta simbiose, verificada na relação da mobilidade com *espaço*<sup>8</sup> da cidade, que resulta num pluralismo urbano, não deve ser apenas de fusão, mas também de cooperação e inter-relação, propondo, assim, a existência de *mix urbano* e de hibridiz de serviços e usos. As cidades são feitas e compostas por dinâmicas complexas, ritmos, movimentos regulares, de entrada e saída, e, por fim, de sequências e vivências. Isto significa que são fruto de constantes mutações internas e externas. São “organismos vivos”, sendo o seu crescimento aleatório, espontâneo, de difícil previsão e alheio aos seus planeadores, seguindo, contudo, algumas matrizes por eles delineadas, surgindo assim as denominadas periferias. E por isso convém salientar que periferia, para além de ser resultado de uma condição urbana desvinculada e desarticulada do núcleo citadino, tal como Holston & Caldeira (2008, p.21) teorizam - “ (...) *They are generally referred to, (...) following the consolidation of this word in the 1970s as the popular and politicized way of designating the settlements of people beyond a city center's perimeter of urbanized and legalized*

---

<sup>7</sup> Wacquant *apud* Caldeira, 2009

<sup>8</sup> “E destas duas características do espaço- continuidade e irreversibilidade- uma consequência da outra, na medida em que ao falar de continuidade física pressupomos dimensões e entre estas pressupomos o tempo, resulta ainda que a organização do espaço como actividade pertence a todos os homens e não apenas a alguns, o mesmo é que dizer que a organização do espaço é obra da participação de todos os homens, em graus diferentes de intensidade e até de responsabilidade, mas, de qualquer modo, obra de que nenhum homem pode eximir-se.

Não bastaria o seu corpo, forma em movimento, para tornar cada homem elemento organizador do espaço? E quantas há, das suas mil actividades, quer físicas, quer intelectuais ou emocionais, que não se revestem de forma?” (Távora, 1982, p. 31)





*services.*” - ou seja uma área que pende entre o rural e o urbano<sup>9</sup> onde se concentra grande parte dos novos assentamentos humanos, é também uma forma de teorizar novas formas sociais. (Roy, 2011)

*“(...) the periphery — not unlike the slum — is a space produced through the interventions of humanitarianism, urban restructuring, capital flows, policing and control.”* (Roy, 2011, p. 232)

Os movimentos pendulares entre centro da cidade e periferia são a razão para que se verifique a eficácia da promoção de articulações, no território urbano. Quando esses movimentos não funcionam em pleno, criam-se os denominados guetos ou áreas suburbanas, o denominado “*subaltern urbanism*”. (Roy, 2011, p.232) São áreas ou espaços exteriores subaproveitados, que resultam não só dos vazios citadinos ou urbanos, oriundos da fragmentação do tecido urbano e do crescimento citadino descontínuo mas também do *zoning*, ou seja, da aplicação de funcionalidades específicas a um determinado local, bastante comprovado pelo Modernismo, através de um planeamento monofuncional.

*“the periphery signifies a relationship of interdependence in an apparatus of domination but it also refers to a specific topographical location: the peripheral neighborhoods of the urban poor.”*(Roy, 2011, p. 232)

Como consequência, nas periferias identificam-se novos agentes e paradigmas de vida social, que passam por acções humanitárias, formação de novos grupos e acções sociais que podem vir a alterar a dinâmica do centro citadino, num cenário de perfeita adaptação e inovação. (Roy, 2011) Holston & Caldeira (2008) defendem que as periferias tornam-se em espaços que teorizam as relações sociais de interdependência com o local, ou seja, que são as periferias o seio para a formação de novos movimentos sociais, que de alguma forma, organizam a emigração da população, vinda dos núcleos citadinos<sup>10</sup>.

*“Mas a cidade impera também sobre os espaços vizinhos e aí o espectáculo é talvez ainda mais desolador; as construções nascem aos milhares como cogumelos em terra propícia, num “laissez-faire” de monótona desarmonia. É então o espectáculo dos subúrbios, sectores que não são uma coisa nem outra, amorfos, incolores, incaracterísticos, passivos, sem a alma que, mesmo porventura diabólica, a cidade sempre possui. E porque a cidade atrai cidade, nasce a “conurbation” ou constelação*

---

<sup>9</sup> Simone *apud* Roy, 2011

<sup>10</sup> Holston & Caldeira *apud* Roy, 2011



*de cidades, que tende a eliminar os espaços que as separavam, num frenesi constante, numa insatisfação sem limites.” (Távora, 1982, pp. 47 - 48)*

As cidades, hoje em dia, vêem o seu ritmo oscilar entre aceleração ou abrandamento, coligados, respectivamente, com o desmesurado crescimento ou total abandono. A globalização acarreta em si o processo de ocupação mas também, em simultâneo, o abandono, pois, de facto, o Homem adquire instrumentos que o transportam de um território para o outro sem ter a percepção da distância e do tempo. A lógica do processo, ora de crescimento, ora de retrocesso da urbe, é feito sem método nem norma. Posto isto, os tecidos urbanos tanto se rompem, como todo o sistema territorial se desvincula e se desarticula. Do mesmo modo,

*“A segregação espacial e funcional tornou-se uma das características da cidade contemporânea.” (Pestana, 2001, p. 52)*

O que era suposto ser uma organização espacial hierárquica passou a ser de acções sem contexto. O processo vigente de *fazer* cidade entra em conflito com o sistema tradicional onde os tecidos se mostravam mais solidificados, daí a imparidade de dinâmicas e o escape de uma linguagem cozida e una. (Pestana, 2001) Deste modo, as cidades contemporâneas apresentam espaços que são resultado de um somatório e não de uma integração, impulsionadas por novos processos de crescimento cuja escala já não se enquadra nos modelos clássicos de expansão concêntrica. Na actualidade, verifica-se a existência de aglomerados urbanos, territorialmente dissolvidos e periféricos nos quais as proximidades espaciais e formais estão comprometidas. Podemos, então, testemunhar que o espaço passou a ser um suporte físico, ao invés de vinculativo.

Assim sendo, a periferia das cidades deixa de ser meramente residencial, para começar a ser o local predilecto para a fixação de um determinado tipo de mercados e serviços, como comerciais e industriais. Holston & Caldeira (2008, p. 21) defendem mesmo que: *“The notion of “peripheries” does not refer to an excluded outer space of capitalism to which lumpen classes are supposedly restricted. Rather it refers to relations of mutual dependence a social production and circulation of space in which centers and peripheries each define the other through an apparatus of domination. This apparatus is multifaceted and dynamic, comprising political, legal, social, economic, and infrastructural components whose interrelations constantly change.”*

O subúrbio começou a aparecer como um território de movimentos oscilatórios, isto é, de albergue das populações que trabalham nas cidades. Presentemente, o *urban sprawl* atinge, sem limites, novos territórios, onde as habitações se tornam mais baratas e, no qual as acessibilidades e infraestruturas não constroem cidade. Como Alexandre Alves Costa (2006, p. 41) afirma *“O subúrbio não tem inventores porque nunca foi aceite como não-cidade, outra-coisa que nunca se quis programar”*, o que significa que o subúrbio se vai definindo por toda a malha da cidade, com



impactos notórios, tanto na humanização das paisagens, como na sua “proliferação” estrutural, a qual não encontra barreiras.

No caso português, o crescimento urbano foi alvo de má organização e gestão territorial, em consequência da falta de estratégias regionais e urbanas claras e eficientes por parte das entidades competentes, sobretudo com interesses privados. O empobrecimento dos centros citadinos e o seu constante desgaste / abandono é resultado da ausência de estratégias urbanas, manifestando-se, sobretudo, em áreas de baixa densidade, monofuncionais e dependentes de carro.

A realidade existente do crescimento do panorama periférico prende-se com o baixo custo financeiro dos terrenos aí localizados, o que provoca o empobrecimento dos estilos de vida, levando à deterioração de possíveis compromissos economicamente e ambientalmente sustentáveis para o cenário urbano. (PeãoTeam, 2014)

Os novos actores habitacionais vêem nessas áreas o local ideal para se o realojarem e fixarem. Nasce, assim, um novo quadro de miscigenação em que o passado, que não faz parte do imaginário comum, é espontaneamente “derrubado” por um *novo* futuro, efêmero, traduzido nas reminiscências e no estabelecimento de dialécticas e culturas urbanas bem distintas - o “suburbano”. (Costa, 2006)

*“(...) De facto, nos espaços abertos da coroa periférica- em terrenos isolados ou nas proximidades de núcleos, suburbanos ou rurais, já existentes- implanta-se uma grande variedade de novos programas- de serviços, de transportes, de consumo e/ou ao lazer- o que implica que se ultrapassam os clássicos movimentos pendulares cidade-centro e periferia, um termo que se torna agora obsoleto para designar este conjunto cada vez mais híbrido e cruzado de relações múltiplas.” (Correia, 2000, p. 82)*

Estas zonas, situadas nos limites de uma cidade, observam, com veemência, o carácter tecnocrático, aplicado ao acto de urbanizar, evidentemente porque a imposição dos recursos de uma arquitectura da paisagem é escassa ou inútil.

*“Pode, no entanto, afirmar-se que a cidade contemporânea resulta, paradoxalmente, de um somatório de periferias de dimensão variável, na medida em que se fragmenta em múltiplas unidades tendencialmente especializadas- de residência, de emprego e de lazer- com ritmos e períodos de actividade, usuários e/ou residentes muitas vezes claramente diferenciáveis. Um fenómeno que se estende ao próprio centro antigo que sofre um processo de terciarização progressiva, paralelamente à diminuição da camada residente, reduzida, cada vez mais, a uma população marginal e envelhecida.” (Correia, 2000, p. 83)*



Posto isto, corrobora-se que a cidade não está somente fragmentada na sua espacialidade e no seu território, mas também na sua morfologia e funcionalidade. O que deveria ser um elemento agregador, condensador do território e dos vários espaços exteriores e interiores, com vista a criar identidade, passa a ser um aglomerado e somatório de espaços, que nada de novo trazem à cidade. Gonçalo Byrne (2002, p. 12) afirma, a *“ausência de visão estratégica contribui para o súbito envelhecimento e esvaziamento dos nossos centros históricos e a ocupação violenta e desacompanhada das periferias.”* e, mesmo Eduard Bru (2001, p. 322) reitera que o seu entendimento por periferia passa por *“aquellas partes de la ciudad donde el binomio capacidad de uso y capacidad de significación está desequilibrado en cualquiera de sus componentes. Huelga decir que esto puede suceder, y sucede, en nuestras ciudades, tanto lejos del centro como en su interior. Lejos del centro es frecuente la crisis de la significación, y en el centro mismo, la de la capacidad de uso.”*

A partir destas considerações mais generalistas, vai-se tentar perceber a razão que levou a que Coimbra seja uma cidade de bairros, alguns deles periféricos, embora *“o que se conclui é que centro e periferia são espaços que se tocam mas que não se complementam e que as debilidades da periferia encontram ecos da sua desorganização no centro.”* (Santana, 2001, p. 81)



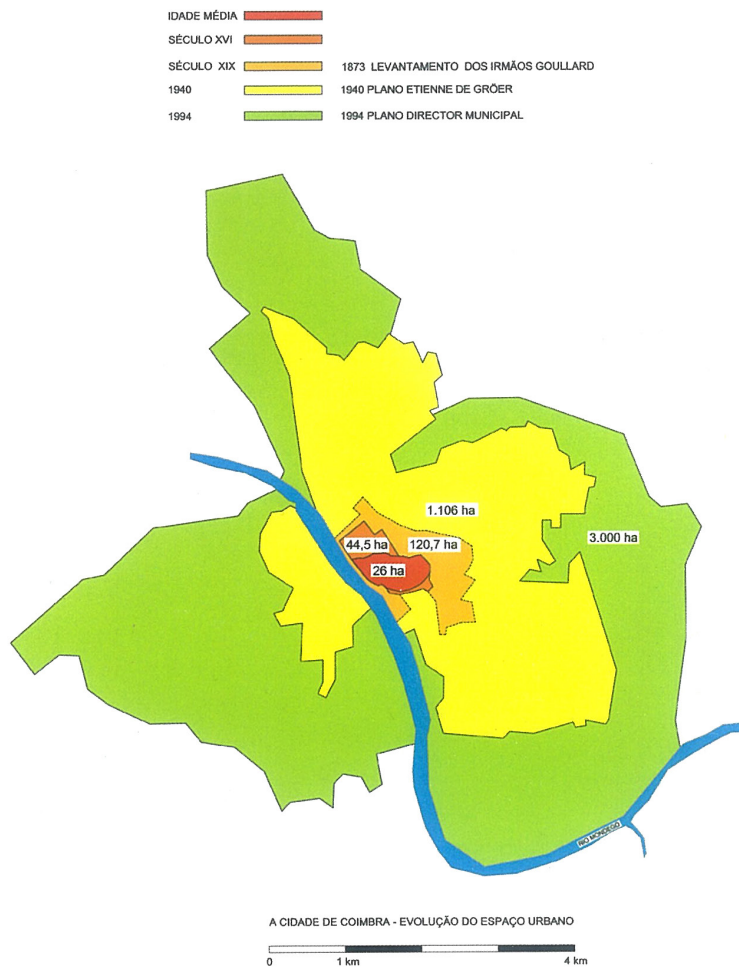


## **PLANOS DA CIDADE DE COIMBRA E A FORMAÇÃO DOS BAIRROS PERIFÉRICOS NA CIDADE**

Não obstante todas as considerações gerais sobre a evolução das cidades portuguesas, é ainda mais importante ressaltar os vários planos de que a cidade de Coimbra foi alvo, ao longo do século XX, bem como o rápido alargamento das fronteiras da cidade e o consequente esvaziamento do seu centro.

Coimbra já foi uma cidade sujeita a várias “costuras” e alargamentos urbanos e foi, ao longo de vários séculos, palco de expansão e de grandes reestruturações. Saiu das suas muralhas e fixou as suas novas raízes em pontos, que vieram originar uma nova centralidade “densa e plurifuncional” (Bandeirinha, 2003, p. 24). É na zona da Baixa e da Portagem que *“se virão a instalar as funções inerentes à centralidade, aí se afirmarão os constantes movimentos da vida dos habitantes, que também conferem carácter às áreas urbanas mais densas. A cidade para além da Universidade, a cidade das trocas, dos serviços, das fábricas e dos armazéns, ganha o seu território próprio, marcado pelas oscilações de apogeu e de decadências (...)”* (Bandeirinha, 2003, p. 24), como transpareceu na época. Aqui começava-se a desenhar a formação de um centro bicéfalo com dois momentos, a alta e a baixa.

*“Assim se promoveu a fusão de todos esses núcleos dispersos e do núcleo central consolidado numa mancha urbana contínua. A tal impulso não foi de todo alheio o processo de desenvolvimento liberal da Universidade a partir das décadas de 1860-70,*



**IMAGEM 2** Evolução do Espaço Urbano de Coimbra

*nomeadamente em tudo o que diz respeito às valências de ensino e prestação de cuidados de saúde – o que acabou por conferir a Coimbra uma sub-identidade de cidade (que já era) dos doutores.”* (Rossa, 2003, p. 8)

Na segunda metade do séc. XIX, desenvolveu-se a linha de caminhos-de-ferro do norte (1864) e deu-se uma melhoria nas vias de comunicação. Como tal, as novas indústrias começam a aparecer na cidade, colocando as suas instalações ao longo da nova linha férrea e, posteriormente ao longo da nova Estrada Nacional N°1, formando um novo eixo industrial.

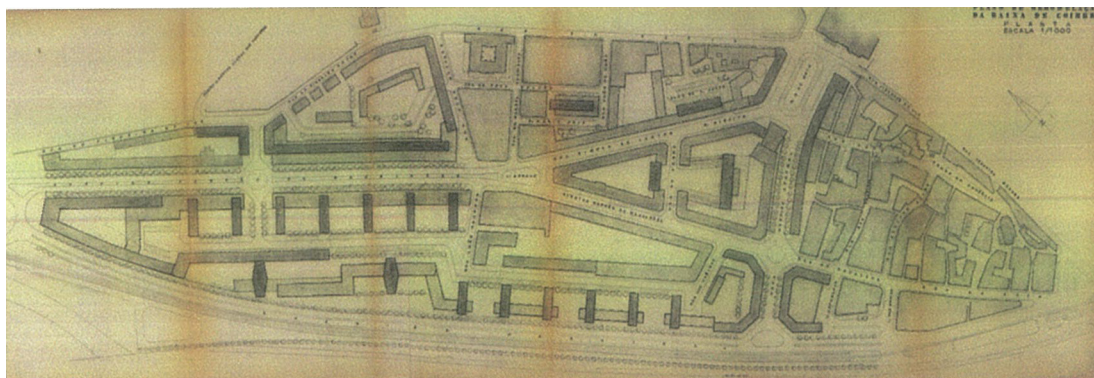
Em 1854, Coimbra vê o seu número de freguesias reduzido e a consequente regularização de fronteiras, possibilitando a distribuição territorial. (Macedo, 2006) Grandes obras urbanas estruturais são levadas a cabo, com vista a regularizar o caudal do rio, que ameaçava inundar toda a zona de cota mais baixa da cidade. Como tal, subiu-se a cota das margens e executaram-se diversos aterros para que a cidade não fosse, mais uma vez, fustigada pela força da natureza. Como consequência, redesenha-se o largo da Portagem e constrói-se uma nova ponte sobre o rio (1873)<sup>11</sup>. Conquistaram-se, então, terrenos ao rio e, em 1888, constrói-se a parte norte da avenida Emídio Navarro, que mais tarde iria ser o ponto de ligação à recém-construída estação ferroviária, na zona da *baixinha*<sup>12</sup>. Também, nos finais da década de oitenta surge um novo parque, o Parque da Cidade, integrando o lazer no quotidiano da cidade moderna. A comunicação viária, que se fazia de norte a sul pelo litoral, passava pela nova ponte metálica, cruzava a Portagem e seguia até ao largo de Santa Cruz, para mais tarde se ligar à rua da Sofia. Esta via deu origem à actual rua Visconde da Luz, que veio mostrar a intenção de tornar Coimbra uma cidade moderna no panorama progressista nacional. (Lobo, 2000; Macedo, 2006)

Todas estas iniciativas impulsionaram a ampliação da cidade, a abertura de novos mercados, a criação de mais postos de trabalho para as populações vindas das zonas rurais. Contudo, apesar de se observar uma procura maior de habitação pela população rural, o aumento da cidade não se traduziu na construção de mais alojamentos condignos, *“tendo as populações migrantes encontrado abrigo em débeis e sobrelotadas estruturas habitacionais”*. (Silva, 2012, p. 37)

A cidade ia-se densificando à mercê destas condições, o que, em boa parte, contrastava com a implementação de novas políticas urbanas assentes na vontade de instalar novas infraestruturas e estruturas para abastecimento e saneamento de águas, numa tentativa de promover e melhorar a saúde pública. A construção e exploração da rede de saneamento tornam-se, assim, um serviço municipalizado. (Macedo, 2006)

<sup>11</sup> Com Fontes Pereira de Melo, como ministro das Obras Públicas, há uma clara vontade de canalizar o rio Mondego até à sua foz. (Macedo, 2006)

<sup>12</sup> Em 1864 já existia o ramal ferroviário mais a Norte da cidade.



**IMAGEM 3** Plano de Remodelação da Baixa de Coimbra, do Arqº Alberto Pessoa, 1956

Surgiu, também, a ideia de construir um novo edifício para os Paços do Conselho, em representação do poder local<sup>13</sup>. O arranque desta intenção facilita o interesse em edificar novos equipamentos de carácter público. Houve uma grande urgência em consolidar uma rede de equipamentos administrativos estatais, como por exemplo tribunais, cartório, escolas e conservatório.

Com estas medidas, ergue-se a Penitenciária, instala-se um hospital no Colégio das Artes e constrói-se o cemitério da Conchada. A zona da Conchada começava a aparecer no panorama urbanístico, com o propósito de se instalar um cemitério nessa zona considerada periférica.

*“Durante o ano de 1879 realiza-se a primeira sessão pública camarária na obra ainda inacabada. Mas já antes se haviam construído equipamentos urbanos nos terrenos de Santa Cruz. No lugar da antiga horta, por exemplo, instala-se o mercado D. Pedro V, em 1867.”* (Macedo, 2006, p. 54)

O poder municipal instaura-se, à semelhança do que se passa noutras cidades do país, como em Lisboa e Porto, e a intenção de governar é crescente. A expansão e expropriação de terrenos para nascente da cidade torna-se também uma iniciativa resultante das medidas de governação. Com esta iniciativa, nasce para concurso público, em 1872, o levantamento de uma planta da cidade, ficando essa tarefa a cargo da proposta vencedora, apresentada pelos irmãos Goullard. É, então, no período de 1873-1874 que fica concluída a primeira planta da cidade, à escala 1/500, que veio assentar as decisões sobre aspectos urbanos e arquitectónicos.

Em tal caso, rasgou-se, finalmente, a actual Avenida Sá da Bandeira, pelos antigos terrenos de Santa Cruz, ligando a baixa até ao Jardim da Sereia.

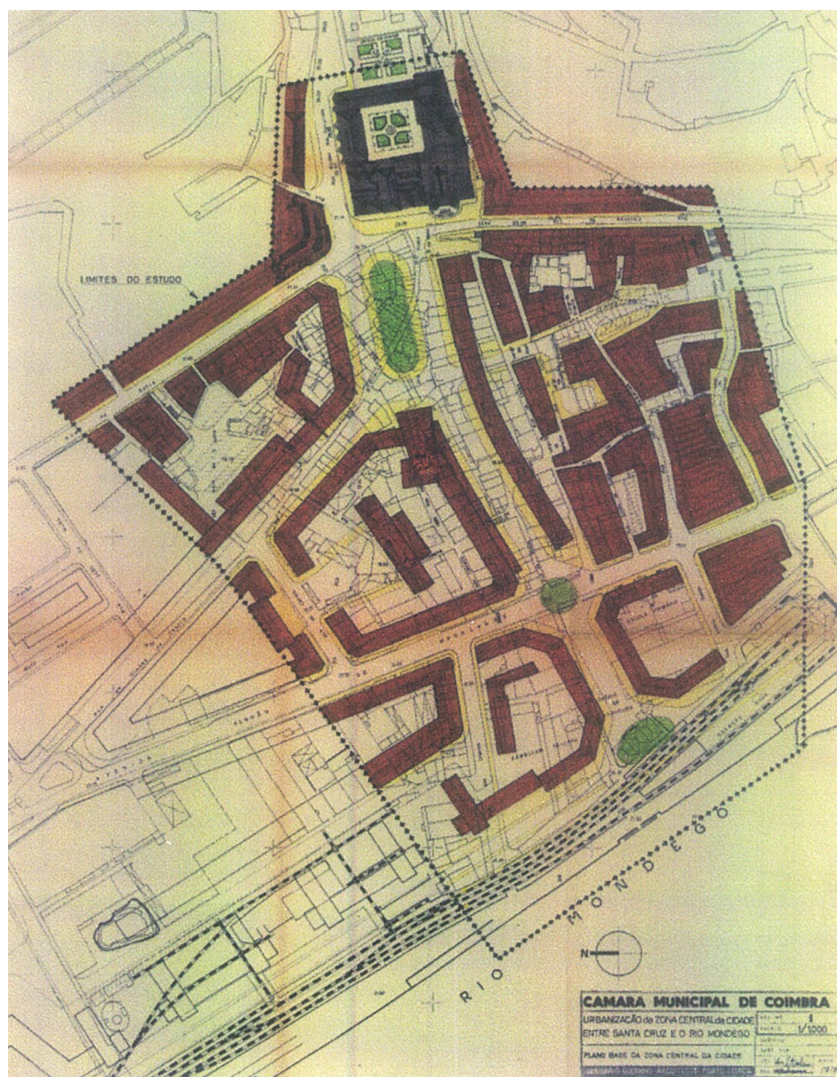
Tendo em conta os pressupostos europeus, nos finais do século XIX, o desenho é rematado por uma nova praça que serve como ponto distribuidor de novas vias até aos Olivais e Celas, bem como até à alta universitária e arcos do Jardim Botânico.

*“O jardim, ou parque de Santa Cruz, passa deste modo a integrar a rede de espaços públicos que entretanto se estava a desenvolver.”* (Macedo, 2006, p. 54)

Com o decorrer do tempo, desde a segunda metade do século XIX, Coimbra era sujeita a várias reformas urbanas. Conquistas e expansões de novos terrenos deram lugar ao estabelecimento de espaços higienizados, à melhor circulação e tráfego de pessoas e bens, pela introdução de novas vias de comunicação viária e férrea. A construção de edifícios públicos e bairros burgueses, tal como, a dignificação de espaços públicos “à escala da modernidade”<sup>14</sup> (Macedo, 2006, p. 55)

<sup>13</sup> Oliveira *apud* Macedo, 2006

<sup>14</sup> A par das novas reformas e influências modernistas e higienistas, vindas de Paris, Barcelona, Berlim, Londres e Viena, reclamava-se um novo paradigma nacional que veio contaminar várias cidades, e Coimbra não foi excepção. O



**IMAGEM 4** Urbanização da Zona Central da Cidade entre Santa Cruz e o Rio Mondego - Plano Base da Zona Central da Cidade, do Arqº Januário Godinho, 1970

tornam-se uma demanda, catalogando Coimbra como uma cidade promotora de bens, fortemente enraizada nas suas tradições e costumes. Foram abertos novos parques, para além do Parque da Cidade e do Jardim Botânico, tais como a mata do Choupal, o Penedo da Saudade e o Penedo da Meditação. (Lobo, 2000)

Muitos dos pressupostos do modernismo, dos finais do século XIX, em Coimbra, assentavam em novas construções, em detrimento das já existentes. Assim sendo, muitos dos novos planos que iam surgindo apontavam para uma reformulação da área da baixa da cidade, como complemento de todas as outras estratégias já iniciadas.

Logo após a viragem do século XX, nos primeiros trinta anos, a área urbana de Coimbra ia aumentando, levando à necessidade de se estabelecer um novo planeamento, pois a zona da Baixa crescia, também como outras áreas, fruto da descentralização de actividades do sector industrial, comercial e habitacional.

*“A cidade crescia sem ordenamento, originando problemas e começando a ressentir-se disso, o que conduziu ao questionamento da necessidade de algum planeamento (...).”*  
(Silva, 2012, p. 37)

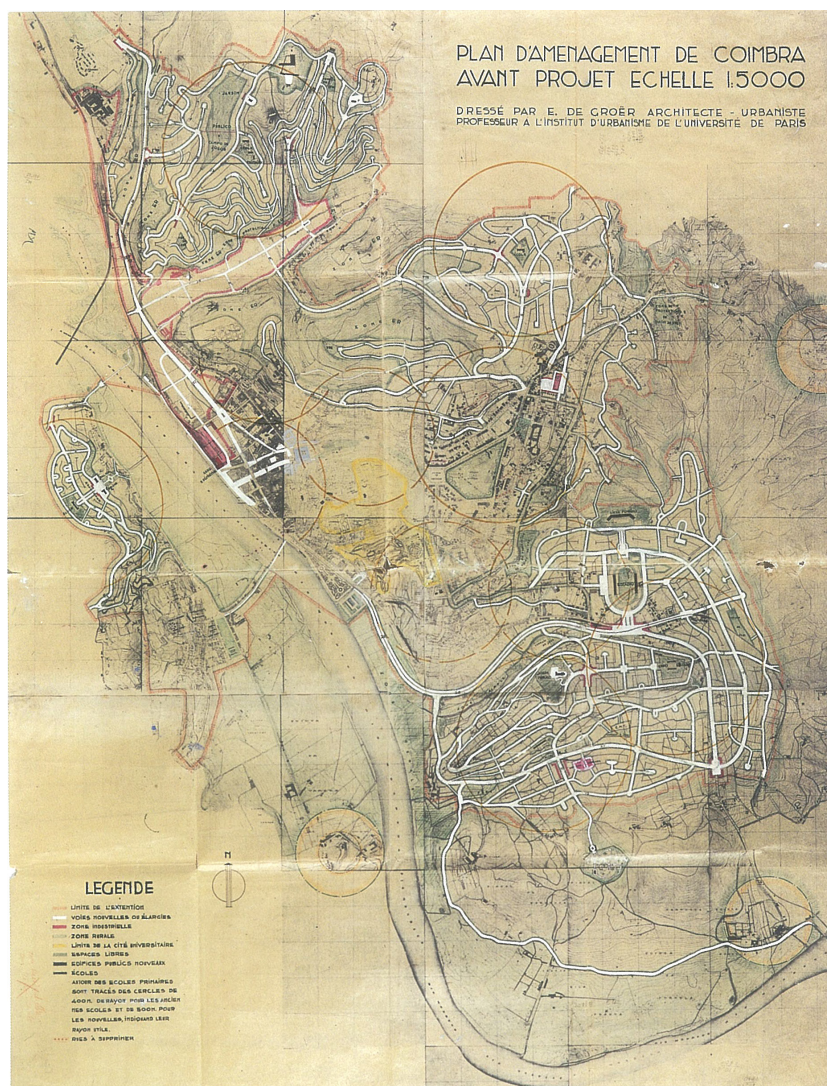
Porém, a cidade não ia crescendo no sentido linear da estrada Lisboa-Porto, mas no sentido nascente, a partir de novos arruamentos. A rua José António de Almeida é exemplo disso, onde puderam encetar a introdução de *trolleys* e eléctricos. (Rosmaninho, 2006) A par da industrialização, a evolução dos transportes e dos meios de comunicação permitiu uma ampliação das fronteiras da cidade, que com ela trazem a edificação e a difusão de estruturas em territórios nunca antes ocupados. Desta maneira, surgem tecidos urbanos fragmentados, desconectados e inconsistentes.

*“As questões das acessibilidade, acentuadas pela caprichosa topografia, geraram uma dinâmica de circulares e de novas zonas periféricas desenvolvidas a partir de antigos núcleos rurais, cujo crescimento assim se incrementou e que gradualmente se vão integrando no contínuo edificado, mas nem sempre urbano. Entretanto e de uma maneira geral, o centro antigo – Alta e a Baixa – e as primeiras manchas oitocentistas entraram em crise.”* (Rossa, 2003, p. 10)

Os primeiros planos, bastante limitativos, tinham como intuito destruir a zona da *Baixinha*. Propunham um “projecto de novos arruamentos da cidade baixa através da *“demolição sistemática dos velhos quarteirões”*. (Rosmaninho, 2006, p. 65) Tais planos foram elaborados

---

primeiro exemplo desta contaminação veio de Lisboa, na abertura da Avenida da Liberdade, entre 1877 e 1886 e das Avenidas Novas. (Macedo, 2006)



**IMAGEM 5** Plano de Gröer - Ante-projecto de Urbanização e Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra, de Étienne de Gröer, 1940



por Abel Dias Urbano (1919-1928), por Luís Benavente, de 1936, por Étienne De Gröer, em 1940, por Antão de Almeida Garrett, em 1955, por Alberto José Pessoa, datado de 1956 e por Januário Godinho. (Faria & Rebelo, 2006) Todavia, foi na zona Universitária, insurgida pela política do Estado Novo, que se iria ver aplicada esta estratégia. O acesso ao “conhecimento” e o estabelecimento de uma sociedade mais letrada, mas também mais eclética, permitiu que a cidade se abrisse mais ao país.

Foi, então, nesse período, que se promoveu o primeiro plano geral e extensivo de Coimbra, paralelamente às fases e acções de construção da *Cidade Universitária* na Alta da cidade:

*“Durante o primeiro terço do século XX, os grandes projectos de remodelação urbana centraram-se na Baixa, mas foi na Alta que, quase subitamente, eles se começaram a aplicar. (...) o Estado Novo encetou em 1942 um vasto projecto de reconstrução das instalações universitárias que ocasionou a demolição de mais de duzentos prédios e a construção de grandes blocos destinados a Faculdades.”* (Rosmaninho, 2006, p. 75)

Simultaneamente ao avanço do projecto monofuncional da Universidade<sup>15</sup>, iam-se somando os planos urbanísticos. A edificação da chamada *cidade Universitária* seguiu, portanto, a expansão urbana conimbricense, alterando a fisionomia urbana da cidade. Desapareceu grande parte do parque habitacional na Alta, levando a que os moradores se deslocassem para as franjas da cidade consolidada, o que resultou na planificação de novos bairros, *“que apressaram e definiram o desenvolvimento urbano ao desencadear o seu crescimento para fora do núcleo histórico”*. (Silva, 2012, p. 39)

*“Edificada pelo Estado Novo sobre os escombros da zona superior da Alta, a Cidade Universitária de Coimbra parece constituir a intervenção urbanística e arquitectónica mais significativa do regime. Nela trabalharam para cima de uma dúzia de arquitectos, outros tantos escultores e cerca de uma dezena de pintores. Por sua causa, demoliram-se três colégios, os vestígios da torre de menagem do castelo de Coimbra, a Igreja de S. Pedro e quase duas centenas e meia de prédios por um valor frequentemente inferior ao matricial. Estabelecimentos comerciais e industriais perderam a clientela e o privilégio do sítio. Centenas de pessoas viram-se desalojadas e na contingência de se instalarem em bairros sociais periféricos.”* (Rosmaninho, 2005, p. 9)

---

<sup>15</sup> “A restante Alta Coimbrã – a da Almedina ou do Jardim Botânico – não encerra população suficiente para contrariar a condição de ultra - dependência institucional e funcional que a cidade histórica criou em relação à Universidade. De resto, esta progressiva monofuncionalização atinge outras áreas como a Avenida Sá da Bandeira ou a Baixinha, onde o comércio, a restauração ou outros serviços se destinam essencialmente à população académica ou ao turista de ocasião, sem que se sintam outros sinais de pluralidade ou cosmopolitismo. Neste sentido, assistiu-se, nas últimas décadas, a uma espécie de periferização do centro de Coimbra, visível nas inúmeras situações de esvaziamento e abandono a que foi votado o seu tecido consolidado.” (Grande, 2000, pp. 50 - 51)

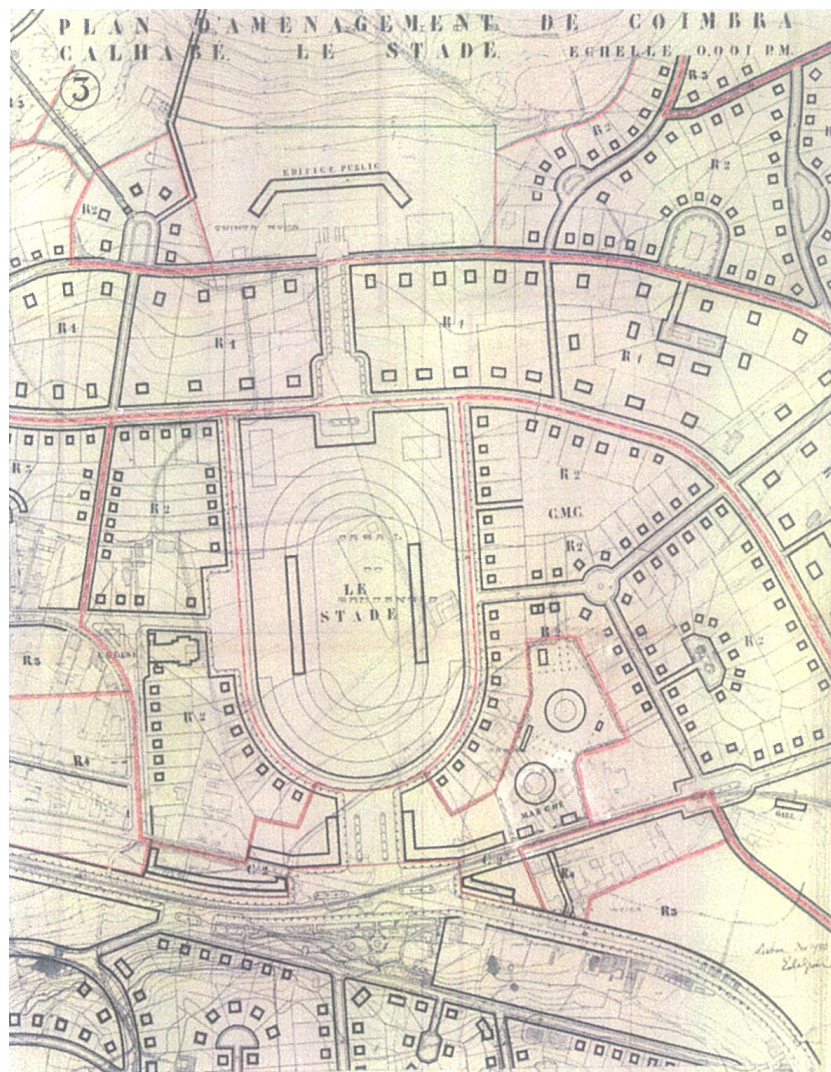


IMAGEM 6 Plano de Gröer - Zona do Calhabé, de Étienne de Gröer, 1940

Tais alterações provocaram a construção de bairros sociais na periferia da cidade<sup>16</sup>. Com o efeito, foi esta situação que incitou a diferença urbanística entre o centro e as outras áreas periféricas. E, mesmo os planos de desenvolvimento urbano pesaram na definição deste limite centro-periferia.

*“Por solucionar, fica o problema desencadeado pelas acções de demolição sistemática da alta, acentuado pela ausência de um plano bem estruturado de realojamento. Para o efeito, dá-se início, em 1944, à construção de bairros sociais, não existindo contudo um programa que coordene as diversas iniciativas.”* (Santos, 2006, p. 86)

O primeiro estudo urbanístico foi o Plano de De Gröer, sob o título de “Anteprojecto de Urbanização e Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra”<sup>17</sup>, apresentado ao município em 1940, aprovado pelo Ministro das Obras Públicas em 1945 e publicado pela Câmara em 1948, com o mesmo nome. (Santos, 1983)

Este era um plano que tinha como pressupostos os conceitos das “cidades-jardim” de Ebenezer Howard: a cidade era fixada a um determinado número populacional, por década, e era envolvida por um cinturão verde, para concentração de ar puro, numa tentativa de alertar a sociedade para a temática de saúde ambiental e populacional, *“com as cinco aldeias satélites por um lado e a urbanização em lotes para moradias isoladas por outro”*. (Santos, 1983, p. 11)

As aldeias satélite - Coselhas, Tovim, Chão do Bispo, Carvalhosa e Várzea - eram sujeitas a possíveis extensões urbanas, mas estavam igualmente rodeadas por cinturas verdes. Daí, o plano De Gröer ser caracterizado pela expansão urbana de baixa densidade, de acordo com uma estrutura e acessos viários, aéreos e férreos fortemente hierarquizados. (Fonseca, 2009)

Segundo os conceitos de cidade-jardim, o plano seguiu uma lógica de crescimento e consolidação, chamado de *zoning* ou zonamentos urbanos. Isto é, a composição da cidade-mãe por zonas residenciais, comerciais, industriais, arqueológicas e turísticas, rurais e, de espaços verdes e livres

---

<sup>16</sup> “A edificação da Cidade Universitária iniciou-se num período crucial, em que os intuítos progressistas assumiam com frequência a forma de grandes projectos de remodelação urbana, bem aceites e até reclamados pela opinião pública veiculada nos jornais. O que, ao longo de quase meio século, não se realizara na Baixa, espaço que absorvia a atenção dos defensores da renovação global, teve uma realização fulminante na Alta. Mas o plano de Cottinelli Telmo não alterou apenas o rosto da acrópole universitária. Devido ao âmbito das expropriações e à inerente necessidade de realojamentos, o seu impacte estendeu-se ao resto da cidade.” (Rosmaninho, 2005, p. 97)

<sup>17</sup> Grande discussão surgiu em torno da denominação deste plano ou “Anteprojecto”. Seria um “plano definitivo ou antepiano”? (Santos, 1983, p. 15) Esta dúvida surgiu com base em que, um plano urbanístico não pode estar confinado ao seu fundamentalismo, ao facto de ditar o crescimento de uma cidade, isto é, de ser irrevogável. Como De Gröer refere, na publicação “Anteprojecto de urbanização de embelezamento e de extensão da cidade de Coimbra” do seu plano, em 1948, deveria ser um “plano-programa” pois viria a definir, em lógicas sumárias, o crescimento e expansão da cidade, num determinado prazo de tempo. (Santos, 1983) As cidades, não só verificam crescimentos exponenciais, como também abrandamentos catastróficos e, por isso, não se deve ditar o crescimento desta por meio de um plano urbanístico. Eles servem para orientar o seu crescimento, num determinado período de tempo porque, de facto, as cidades possuem um aumento e articulação naturais e inegáveis.



IMAGEM 7 Plano de Gröer - Zonamento, de Étienne de Gröer, 1940

públicos, tal como a consolidação de zonas de expansão habitacional<sup>18</sup>, como o centro da cidade, cuja área incluía a “Antiga Cidade Baixa”, a “Antiga Cidade Alta” e o “Bairro de Sá da Bandeira”; Montes Claros, Celas e Cumeada; Calhabé, Estádio e Liceu Feminino; e, por último, urbanização dos terrenos de Monte Formoso e Ingote. (Santos, 1983) Generalizadamente, a cidade de Coimbra ia-se adensando, sobretudo, com a inclusão de mais áreas industriais como a zona do Loreto, a Norte da cidade<sup>19</sup>. Fruto deste zonamento, a área industrial do Loreto viu o seu perímetro a ser densificado pela classe trabalhadora, visto que os bairros operários começaram a ter mais representação, naquela área. (Pereira, 2010) Por isto, o eixo Norte-Sul da cidade, e as conexões até ao centro da cidade a partir da Avenida Fernão de Magalhães e Arnado começavam a ganhar mais sentido, nos anos 50 do século XX, num estudo urbanístico elaborado por Alberto Pessoa. (Rosmaninho, 2006)

Simultaneamente, de acordo com organização da cidade em zonas residenciais, vigente no Plano de De Gröer, surgem os programas das “Casas de Renda Económica” e “Casas Económicas”, lançados pela Federação de Caixas de Previdência, em cooperação com Federação de Instituições da Previdência Social, com vista a resolver o problema da habitação sem dignidade, maioritariamente constituído por barracas de madeira ou lata, que iam assolando os novos bairros<sup>20</sup>.

Sob alçada deste plano, construíram-se, então, centenas de casas económicas e de renda barata, alterando certas zonas, que se iam formando como bairros habitacionais, desde o Bairro Marechal Carmona, actualmente Bairro Norton de Matos, a zona do Calhabé<sup>21</sup>, que segue os pressupostos da Carta de Atenas, onde o Estádio Municipal e a Igreja de S. José se encontram contíguos com as escolas e liceus da zona residencial da Solum, o Alto da Arregaça, a rua Fonte do Castanheiro, a Avenida dos Combatentes a sul e a sudeste, e o Bairro da Conchada, Rua António José de Almeida, Bairro de Celas e Cidade Universitária, a nordeste e a noroeste. (Lobo, 2000;

---

<sup>18</sup> Convém salientar que estas novas áreas surgiram, também, pela necessidade de realojar população oriunda da Alta Universitária. A destruição de casas na Alta, para dar lugar ao pólo universitário permitiu afirmar que Coimbra, nos anos 40, 50 e 60, ia crescendo a um ritmo acelerado. Por isso, novos bairros, de cariz social ou patrocinados por investimentos privados, começaram a “brotar”. “A iniciativa isolada e inconsequente da Câmara Municipal, primeiro, e a sua acção concertada com o poder central e a Comissão Administrativa do Plano das Obras da Cidade Universitária de Coimbra (CAPOCUC), depois fizeram nascer, nos vinte anos seguintes, diversos bairros que definiram as zonas de crescimento urbano.” (Rosmaninho, 2006, p. 85)

<sup>19</sup> “A campanha pública contra o plano de Étienne de Gröer levou à sua revisão profunda por Antão de Almeida Garrett em 1953-1955. (...) Novidade parece ser o estabelecimento de um passadiço para peões sobre o Mondego e, sobretudo, a modificação do zonamento, que se traduzia na transferência do pólo industrial para Coselhas, Estação Velha e Loreto.” (Rosmaninho, 2006, p. 73 e 74)

<sup>20</sup> Oliveira *apud* Silva, 2012

<sup>21</sup> “Fora do núcleo histórico, prosseguiu, num ritmo cada vez mais intenso, o crescimento urbano, em grande medida pontuado pelos bairros de realojamento criados na periferia. Entre todos merece destaque o Bairro Marechal Carmon (hoje Norton de Matos) e a urbanização do Calhabé.” (Rosmaninho, 2006, p. 65)

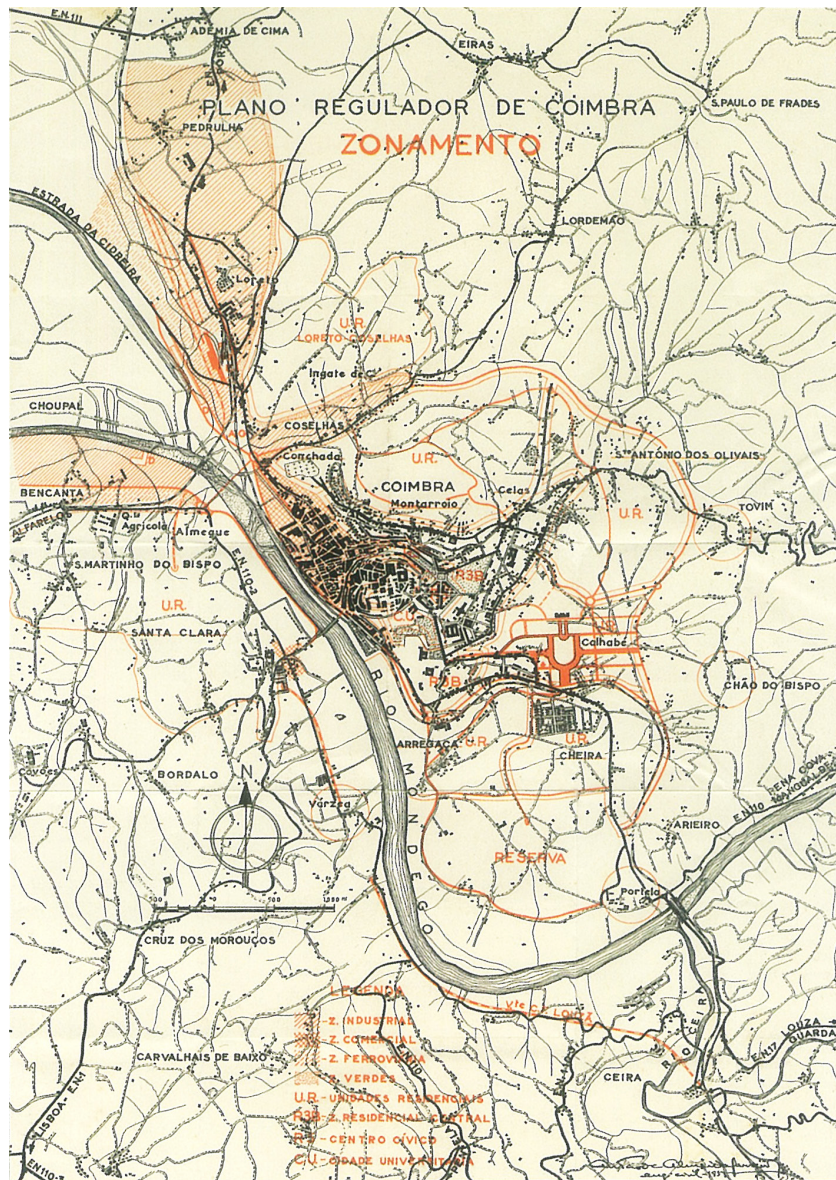


IMAGEM 8 Plano Regulador de Coimbra - Zonamento, de Almeida Garrett, 1955

Rosmaninho, 2005) A mudança dos paradigmas urbanos provocou uma procura incessante do método e organização do parque habitacional. Neste plano, o interesse em transformar a cidade em pequenos “bairros” foi notório, contribuindo, mais uma vez, para a definição do que é *centro*<sup>22</sup>. Como Raquel Santos (2006, p. 87) afirma, “*Todos os bairros foram implantados em espaços periféricos, isolados de tudo, em áreas rurais ou semi-rurais, sem meios de transporte ou quaisquer equipamentos*” revelando que, tanto o bairro da Conchada, como o bairro do Ingote, a título de exemplo, formaram-se através deste plano, o que os tornou figurativamente e conceptualmente em bairros periféricos.

Contudo, a importação de modelos internacionais acarreta sempre, em si, o peso da descontextualização e da inadequação perante uma realidade diferente daquela para a qual foi projectada em primeira instância. Os interesses administrativos e económicos tornaram-se mais importantes, para levar a avante a execução deste plano. Como consequência de tal atitude, não se pode esperar mais do que dois pólos, que não espelham a mesma imagem: o planeamento e a “sua” concretização. A “*imagem da cidade proposta foi uma, a realidade outra, completamente diferente.*”<sup>23</sup>. Um dos exemplos foi a falha no realojamento da população expropriada da Alta, em situações coerentes e programadas. A falta de integração por parte dos órgãos municipais e estatais deixou sem definição um vasto número de estratégias consolidadas e planeadas pelo Antepiano.

A ausência de consenso e de uma estratégia una e agregadora resultou no aparecimento da clandestinidade habitacional e na precariedade urbana, pois “*Fora do núcleo histórico, prosseguiu, num ritmo cada vez mais intenso, o crescimento urbano, em grande medida pontuado pelos bairros de realojamento criados na periferia.*” (Rosmaninho, 2006, p. 65) Coimbra havia-se tornado numa cidade de bairros, periféricos e carentes de acessibilidade. Na verdade, contrariamente àquilo que se tinha planeado, surgia a precariedade. Os denominados anéis verdes não se tornaram numa realidade, a ideia do realojamento, de baixa densidade, havia sido substituída pelo realojamento da população em casas de rendas económicas. Desta forma, a construção de novas áreas residenciais para os realojados da Alta ficou sem efeito e de alguma

---

<sup>22</sup> “O centro constituiu sempre um referencial de primeira importância na caracterização das aglomerações urbanas. Essa importância é facilmente explicada pela conjugação locativa de vários atributos formais, funcionais e simbólicos: a densidade da memória histórica, a aglomeração e a diversidade de funções de carácter direcional, a acessibilidade, a forte referenciação icomográfica e perceptiva, o palco central da afirmação do poder e da cidadania.” (Domingues, 2000, p. 35)

<sup>23</sup> “O plano De Gröer é um plano de construção/destruição do património: a construção da Avenida de Santa Cruz ligando a Praça 8 de Maio à Avenida Navarro, ou seja a Igreja de Santa Cruz e Câmara ao Mondego (...) implicava a demolição das construções localizadas entre as ruas da Moeda e Bordalo Pinheiro, (ou da Louça), o desaparecimento de alguns largos medievais típicos e a destruição da Estação Nova dos Caminhos-de-ferro.

O plano De Gröer é um plano de contradição: delimitou “a antiga cidade alta” sem incluir nela a zona universitária por ordem expressa do Governo, e propôs a sua conservação “preciosamente” para os tempos futuros. Parte da antiga cidade alta foi demolida para construir a cidade universitária actual (...)” (Santos, 1983, p. 12)



**IMAGEM 9** Plano Regulador de Coimbra - Revisão do Ante-plano do Arquitecto Gröer- Zonamento - Unidades Residenciais, de Almeida Garrett, 1955



forma desprotegido, tendo sido o processo de abastecimento da população moroso e disperso na cidade, ao abrigo do programa de “Casas Económicas”.

A cidade de Coimbra tentou mitigar as consequências destes acontecimentos, o que resultou na procura de uma nova proposta para um novo planeamento, ao abrigo do anterior plano. Como forma de rever o anterior plano, por este se ter “*mostrado inadequado às condições reais da cidade*” (Santos, 1983, p. 40), foi elaborado, em 1959, o “Plano Regulador de Almeida Garrett”, sendo em 1964 comunicada a aprovação à Câmara Municipal. (Santos, 1983)

Como tal, os principais objectivos traçados por Almeida Garrett passavam pela reunião de um “*máximo de condições de espaço e ambiente favorável à eficiência da sua utilização própria, sem prejuízo das outras, com finalidade diferente, e que se possa vir a dotar cada um dos vários agrupamentos e seus conjuntos orgânicos dos bens de conforto, higiene, beleza e cultura que criem bem-estar e orgulho da sua terra em todos os conimbricenses.*” (Santos, 1983, pp. 42 - 43)

O plano era concebido em torno das “unidades residenciais” ou de “vizinhança”, isto é, da melhoria de serviços já existentes ou na criação, se necessário, de mais postos, serviços e outros usos, a fim de promover uma vivência saudável dentro dos núcleos residenciais. Fortificar a densidade populacional a partir da diminuição dos lotes de habitação e da adopção de tipologias colectivas, para diferentes classes sociais, foi outras das medidas que contrariaram o plano de De Gröer<sup>24</sup>.

“*As unidades residenciais foram projectadas para todas as classes e segundo a composição social da população de Coimbra.*” (Santos, 1983, p. 51)

Dotar cada uma dessas zonas de equipamentos e espaços públicos era um dos muitos ideais, definindo, assim, vários escalões para as unidades residenciais - vizinhança; o bairro; a freguesia e a unidade urbana - constatando que seria necessário estabelecer duas unidades urbanas naturalmente divididas pelo rio Mondego. Desta forma, várias ligações urbanas eram estabelecidas, desde a zona Alta à Baixa da cidade e a expansão urbana, tanto a nível residencial, como a nível territorial tornavam-se uma realidade. Foi de notar a continuação de uma via que ligasse o extremo da Avenida Fernão de Magalhães com a Praça 8 de Maio, através da Rua Direita e o afastamento da Estação Nova. (Rosmaninho, 2006) As extensões da cidade e a consequente, deslocalização dos pólos industriais passavam pela zona do Loreto-Coselhas (noroeste); Conchada-Montarroio-Celas (nordeste); Santo António dos Olivais até Tovim; Calhabé; Cheira, a sueste da linha da Lousã; Arregaça; Santa Clara. (Santos, 1983)

---

<sup>24</sup> O ideal de De Gröer era dotar as zonas residenciais de casas unifamiliares. A pesar destas contrariedades nos planos, o plano de Almeida Garrett assentava em algumas linhas orientadoras, formadas por De Gröer. A cidade universitária atravessou o período destes dois planos, por isso, o destino da população foi administrado desde o seu início.



**IMAGEM 10** Plano Geral de Urbanização - Planta Síntese - Malha 1, de Costa Lobo, 1974

Paralelamente a estas alterações urbanísticas, cria-se o Fundo de Fomento Habitação, em 1969, de modo a que houvesse uma gestão nacional mais efectiva dos organismos, no que respeita a habitação social. Assim, um só organismo conseguiria resolver o problema da habitação social para aqueles que não eram beneficiados por qualquer instituição social<sup>25</sup>, “*levando à extinção das Habitações Económicas- Federação de Caixas de Previdência*”. (Silva, 2012, p. 43) Coimbra era uma das cidades onde esta gestão habitacional ia sendo aplicada, pela existência dos crescentes bairros sociais, em resposta ao realojamento da população da Alta, e pela instituição dos novos pólos industriais, que com eles atraíam novos moradores.

Mais uma vez, as zonas nordeste e noroeste, delimitadas por Conchada-Montarros-Celas e Loreto-Coselhas, respectivamente, formavam pólos da cidade dotados de serviços, mas que não lhes conferiam nenhuma centralidade. Com o decorrer do tempo, Coimbra foi aumentando territorialmente e o seu aglomerado populacional ficou mais denso, embora também mais disperso.

Podem-se apontar muitos outros factores no insucesso do incremento das zonas da Conchada e do Monte Formoso / Ingote, mas os mais evidentes foram a sua programação de raiz, como bolhas na cidade, como “aldeias satélite” que serviam apenas de realojamento.

Surgiram, posteriormente, os planos do Arquitecto Alberto Pessoa e mais tarde do Arquitecto Januário Godinho, mas é em 1974, logo após o 25 de Abril, que a Câmara Municipal, a par com a equipa do urbanista Costa Lobo, de Lisboa, reformula um novo plano, face ao plano descontextualizado e ultrapassado de Garrett: o “Plano Geral de Urbanização de Coimbra, Plano de Coimbra 1974” (Santos, 1983) ou o “Plano de Urbanização de Coimbra 1970. Ordenamento do Concelho”. (Santos, 2006)

O plano, dinâmico na sua origem, concordava com a realização de planos parciais de urbanização e de planos de pormenor. Era, mais propriamente, um método de gestão urbanística, cujo planeamento se tornaria numa actividade participada tanto pela população, como por mais entidades públicas e privadas e administrações locais. Relegava, igualmente, para uma estratégia duradora e contínua por um longo período de tempo, a “*integração de espaços desde o nível local ao regional e nacional*”. (Santos, 1983, p. 70)

A elaboração de planos concelhios foram resultado da organização e da continuidade espacial que este plano instaurou. Passava a ser um plano “*estruturante dos diferentes espaços através da definição de malhas e enfiamentos principais bem como da definição duma rede viária de interligação entre as malhas e entre a cidade e a região.*” (Santos, 1983, p. 73) Era igualmente

---

<sup>25</sup> Decreto lei n° 49 033, 28 de Maio de 1969 *apud* Silva, 2012.



**IMAGEM 11** Vista aérea do bairro da Conchada e do bairro do Ingote

um instrumento de designação de modelos integradores e de caracterização dos usos do território. Assim como os outros planos, este definia zonamentos habitacionais, industriais, de equipamento, verdes, mistas, para além das zonas rurais de protecção que, compreendendo todo o concelho, eram divididas em “*áreas interiores aos perímetros urbanos; áreas de especial interesse agrícola, áreas de mata; áreas florestais para futuras expansões urbanas.*” (Santos, 1983, p. 75) No que respeita às acessibilidades, ressalva-se a continuação da rua Olímpio Nicolau Fernandes, o início das circulares interna e externa e a abertura da avenida da Lousã, numa tentativa de aproximação ao rio já proclamada pelos planos antecessores. Promovia, de igual forma, o desaparecimento da Estação Nova e a instalação no subsolo da linha férrea. (Rosmaninho, 2006; Santos, 1983)

*“Os problemas viários e do desvio de trânsito da ENI do centro da cidade, as soluções da marginal, das circulares interna e externa, do nó de Coselhas e da ponte-açude eram desde há muito conhecidas, objectos de debate e propostas na Câmara. Neste plano são previstas quatro vias principais: as circulares internas e externa, a marginal e a Avenida da Lousã, articuladas pela construção da ponte-açude e nós de Almegue e Coselhas.”* (Santos, 2006, p. 91)

Para além das linhas mestras do plano serem a “*delimitação da área urbana, população e potencialidades*” (Santos, 1983, p. 78), o Plano Costa Lobo foi amplamente conhecido como o “Plano Verde”.

*“Tratou-se afinal de definir uma mancha verde da cidade com três objectivos fundamentais recreio e protecção paisagística, protecção do solo e valorização estético-cultural da cidade.”* (Santos, 1983, p. 87)

Foi proposta a interligação entre o Jardim Botânico, o Parque da Cidade e as margens do rio, o chamado “Anel Verde Central”, num incentivo promocional ao recreio e à manutenção de espaços livres de grande carácter estético, cultural e paisagístico. Também foi considerada a construção de uma ponte pedonal sobre o rio que unisse o núcleo central da cidade com Santa Clara.

Porém, este plano foi considerado bastante vago e amplo na definição das áreas de urbanização e de planeamento, face à carência de estruturas de suporte aos acessos viários, bem como de se alienar das condições existentes, como a falta de articulação dos transportes públicos e de equipamentos. (Santos, 2006)

Ao longo dos anos, Coimbra procurou conquistar um lugar no panorama nacional, sendo mesmo uma cidade associada à Universidade e ao grande espólio que esta deixa ao município e ao país.



Foi crescendo e densificando-se e os planos que foram surgindo no século XX, mostraram isso mesmo: a intenção de engrandecer a cidade, de a colocar ao lado de tantas outras cidades.

O processo de esvaziamento da Alta para a construção da Universidade obrigou à emigração da população para os bairros que se iam formando na coroa da cidade. O que a realidade nos transmite, em Coimbra, é que essa emigração foi intensa, volumosa e num curto espaço de tempo, dando origem a zonas de pouca relação com o centro. Deu-se, portanto, ao nascimento das periferias de Coimbra, que se traduz na origem dos bairros propostos pelos planos dos vários urbanistas, arquitectos e planeadores a eles associados, ou seja, criou-se uma certa desorganização e fragmentação territorial. A relação que se incrementa entre o centro e as periferias não é utópica. Isto significa que a vida nos bairros, que nasceram no contexto de realojamento populacional, consequente da edificação da Universidade, depende da eficácia do próprio centro de Coimbra. Quanto mais consolidado, mais densificado e mais atractivo for esse centro, melhor organizado se torna o território em torno dele e, consequentemente, o seu tecido urbano.

O crescimento deu-se para fora, mas a principal intenção deveria ter passado pelo fortalecimento interno, o “costurar” para dentro. A viabilidade desta realidade apoia-se no desenvolvimento de uma cidade una e consolidada. Por isso, o principal objectivo do projecto deste trabalho é devolver e criar as premissas para a coesão e fortalecimento da cidade de Coimbra.

Com vista a colmatar a ausência de relações e de articulações, o projecto assenta na entrega de uma nova centralidade aos bairros da Conchada e do Ingote, criando o ambiente para o fortalecimento urbano. Através de ligações, ao nível do espaço público, entre os dois bairros e a cidade, traçam-se e recuperam-se algumas ideias determinadas nos planos anteriores, que no contexto actual, tornam viáveis estas ligações e a facultação de uma nova identidade, baseada em relações comunitárias. Assim, pegando no exemplo dos planos de Gröer e de Garrett, densificam-se os dois bairros, tanto a nível habitacional, como a nível cultural e comercial, propõe-se o reaproveitamento dos terrenos acentuados para hortas urbanas, que vêm inserir o conceito de uma cidade economicamente e ambientalmente sustentável, passando pela consequente dignificação e consolidação do espaço público, a partir de novos equipamentos e funcionalidades.



**IMAGEM 12** Mapa de relação entre o Espaço Construído e a Topografia da Conchada e do Ingote





## ESTUDO E ANÁLISE DOS CASOS DE ESTUDO

Neste capítulo, distribuído em dois subcapítulos, destinados à Conchada e ao Ingote, iremos apresentar a origem de cada um dos bairros, para além, de demonstrarmos a estrutura individual que envolve cada análise morfológica e tipológica.

De forma crítica e com recurso à realização de mapas, tentou-se identificar, fragilidades e oportunidades, decorrentes da observação analítica de cada um dos bairros, em aspectos que se prendem com a mobilidade e acessibilidade, habitação, equipamentos, espaços públicos e vegetação.

Como resultado de cada uma das análises, surgiram propostas ou temas / intenções de projecto, que permitirão construir um novo paradigma urbano, de articulação da Conchada e do Ingote com o centro da cidade.

### Análise Crítica do Bairro da Conchada

#### Origem

*“Na ausência de um marco regulamentar e definido que nos limite a zona da Conchada, essa delimitação exacta é tarefa quase impossível, apesar dela se ir deduzindo à medida em que se vai analisando e interpretando, de forma ponderada e confrontada, as várias fontes de informação investigadas.” (Silva, 2012, p. 23)*



**IMAGEM 13**



**IMAGEM 14**



**IMAGEM 15**

**IMAGEM 13** Vista do Planalto do Ingote para o Morro da Conchada

**IMAGEM 14** Pormenor do cemitério da Conchada visto do Planalto do Ingote

**IMAGEM 15** Entrada do Cemitério da Conchada

Primeiramente, conforme Elisa Silva (2012), Conchada é uma zona da cidade de Coimbra de difícil definição, tanto pelo seu carácter geográfico, como pelo seu carácter administrativo, urbano e antropológico. Mas certo é caracterizar Conchada como um sítio que assistiu à evolução da cidade. Durante largos anos, a Conchada foi associada ao cemitério que aí existe, mas também foi palco de diversas intervenções e objecto de incrementações habitacionais.

Até aos primeiros anos do século XIX, a zona da Conchada fazia parte de um conjunto de quintas e cercas conventuais, pelas quais Coimbra era bastante espartilhada, e, situava-se fora de uma das principais portas da cidade, localizada na extremidade norte da Rua da Sofia e no início da actual Rua Figueira da Foz. (Silva, 2012) Por este facto e por tais cercas pertencerem às ordens monásticas, e posteriormente ao Reino e a outros particulares, o crescimento urbano de Coimbra ficou limitado. (Faria & Rebelo, 2006)

*“Quanto à Conchada, esta foi durante muitos séculos numa zona periférica em relação ao núcleo muralhado da cidade, que se circunscrevia à colina da Universidade.”* (Silva, 2012, p. 47)

Por tal facto, nessa zona decide-se construir um cemitério e, em 1851, ergue-se o Cemitério Municipal na Quinta da Conchada, em resposta a uma necessidade já há muito proclamada pelos cidadãos.

A par com a sua composição geológica - nem compacta, nem arenosa - a toponímia geográfica no alto de um morro, situado a Norte da cidade, fez com que a Conchada fosse o local ideal para sepultar os defuntos. Situava-se fora do centro da cidade, bem afastada da população e os terrenos eram propícios à construção de um equipamento para tal propósito. Foram feitas algumas exigências, como a não abertura de canos e de poços de água e a construção de muros altos, que dessem ao cemitério um carácter sagrado e de respeito. Tinha-se como intenção reunir as máximas condições higiénicas e de salubridade que funcionassem como garantia de saúde pública, pois um dos critérios era tornar aquele local arejado e amplo, em que a escolha de vegetação foi um critério. Outra medida que permitiu a implantação do Cemitério naquele ermo foi o facto de providenciar boas estradas e bons acessos, que levassem os cadáveres até à sua “última residência”. (Silva, 2012)

Com a construção do cemitério veio a necessidade de conceber novos planos urbanísticos que lhe dessem acesso. O único caminho de acesso a este era feito pela Azinhaga do Carmo, que mais tarde será denominada por Rua do Cemitério, que fazia a ligação entre Montarroio com o Cemitério, e que se iniciava nas Almas da Conchada. Mais tarde, no século XIX, e porque a



**IMAGEM 16**



**IMAGEM 17**

**IMAGEM 16** Vista para o Cemitério

**IMAGEM 17** Vista que mostra a Escola Primária e o Cemitério

necessidade assim o obrigou, abriu-se uma nova rua, a rua Ocidental de Montarroio, actual rua de Saragoça, constituindo também itinerário de acesso a Montes Claros e Celas <sup>26</sup>.

De certa forma, a construção do Cemitério Municipal de Coimbra despoletou o crescimento urbano da cidade e dotou a cidade de novas expansões até antes abandonadas, como já foi explicado. Novos eixos foram abertos, procedeu-se ao ajardinamento do cemitério e de terrenos limítrofes, como as Almas da Conchada, construíram-se casas para os coveiros e estradas para que o transporte de defuntos fosse possível, com o mínimo de perturbações.

Posteriormente, aquela área urbana, afectada à Conchada e ao Cemitério, era, já nos anos 40, ocupada pelo Cemitério e pelo Bairro da Conchada, por sinal, um bairro de lata, com as mínimas condições habitacionais. Contudo, no governo Salazarista,

*“Entre 1941 e 1944, o município procurou construir um bairro social na Conchada que substituísse as barracas ali existentes. Obteve a cedência amigável de uma Quinta da Misericórdia, com cerca de 15 375 m<sup>2</sup>, adjudicou a construção de duas casas, concluídas em Setembro de 1942, mas deixou sem continuidade o resto do empreendimento, por dificuldades financeiras. A Câmara Municipal não dispunha então de verbas suficientes para encetar um projecto alargado de habitação económica.”* (Rosmaninho, 2005, p. 100)

As famílias ficaram alojadas, inicialmente, em estado provisório, no antigo “Casarão”, que era um prédio constituído por rés-do-chão e 1º andar. Contudo, esse estado provisório passou a ser de mais de 20 anos, pois as verbas que a Câmara destinou para a construção de casas, ou seja, de bairros económicos, escassearam. Uma vez que as barracas e as casas de latas haviam sido destruídas, os moradores viram-se obrigados a viver no “Casarão”, por um período indefinido. Só duas casas foram construídas em 1942. Este paradigma não foi exclusivo da Conchada. Em muitas outras zonas e em muitos outros bairros da cidade, os cidadãos ansiavam por uma moradia sua, um bairro novo, onde pudessem ser proprietários de uma habitação. “Ainda integrado nestas políticas de habitação que iam sendo decretadas na década de 40” (Silva, 2012, p. 87), deu-se em 1944, a construção do Colégio de São José da Conchada, pertencente à Santa Casa da Misericórdia de Coimbra.

Porém, é sabido que, no período entre 1948 e 1952, construiu-se um bairro, de vinte moradias unifamiliares, de dois ou três andares, incitado pelo regime das Casas de Renda Económica, na Quinta da Misericórdia, com o propósito de realojar os moradores. (Rosmaninho, 2005)

---

<sup>26</sup> Loureiro *apud* Silva, 2012



**IMAGEM 18**



**IMAGEM 19**



**IMAGEM 20**

**IMAGEM 18** Centro Operário Católico da Conchada

**IMAGEM 19** Conchada

**IMAGEM 20** Conchada

A Conchada começava a ganhar um papel particular na extensão da cidade de Coimbra pois a transformação de todas as quintas em bairros de cariz social e o interesse em investir em equipamentos públicos era uma realidade.

O zonamento Conchada - Montarroio estava definido, todavia, os acessos ao centro histórico da cidade e a um dos pontos confluentes da população, a estação ferroviária, ainda eram escassos. Por isso, com a revisão de plano de De Gröer, por Almeida Garrett, a Rua de Aveiro (1961-1965), que vinha da Rua da Figueira da Foz abriu-se, esculpindo toda a encosta da Conchada até à estação<sup>27</sup>. (Silva, 2012)

Mas o cenário de pobreza ainda era evidente, nos anos 60 e 70. A população que estava alojada no “Casarão” ainda aí se encontrava e as condições de habitabilidade eram imensamente precárias, para não falar de “desumanas”. (Silva, 2012, p. 97) Depois do 25 de Abril de 1974, desencadearam-se uma série de protestos e reivindicações por parte dos moradores, em forma de movimento social, de revolta contra as condições de habitabilidade. Por este meio, conseguiram obter voz e credibilidade ao organizarem um núcleo de moradores, chamado de Associação de Moradores “Boa Esperança” da Conchada. A partir daqui, era visível a união de esforços e o despoletar de questões que são inerentes a um cidadão, na sua própria cidade. Isto levou a que, em anos mais tarde, novas iniciativas, por parte do Estado fossem avante, tais como a construção de novos bairros económicos e sociais. Este facto fez nascer um sentimento de auto-ajuda e uma espécie de “boa-fé” em erguer novas moradias, sendo ele partilhado por centenas de moradores de bairros carenciados da cidade Coimbra. Daí que o Movimento SAAL tenha tido grande adesão, pela sua intensidade, no seio de uma cidade relativamente pequena, fragmentada do ponto de vista urbano, mas muito coesa no que toca a cooperação e ajuda social. Os moradores da Conchada viram no SAAL um modelo de movimento social a seguir, o que levou a que fossem feitas várias reuniões com a Câmara Municipal, juntamente com a Santa Casa da Misericórdia. Contudo, impasses quanto à venda e expropriação de terrenos levou a que muitos dos projectos (já finalizados) de edificação dos bairros não fossem concretizados durante o período de duração do Programa SAAL. A ocorrência de todas estas incertezas e impasses não encontraram justificação, pois a própria permuta dos moradores da Conchada para outros sítios e o desinteresse em concretizar o que fosse provocou o desfecho prematuro de qualquer iniciativa. (Silva, 2012)

Toda a luta pelo direito a uma habitação foi constante. Tanto os moradores do “Casarão”, como de outros núcleos habitacionais do bairro reclamavam por habitações condignas e terrenos para se construírem mais casas.

---

<sup>27</sup> Garrett *apud* Silva, 2012



**IMAGEM 21**



**IMAGEM 22**



**IMAGEM 23**

**IMAGEM 21** Bairro da Misericórdia

**IMAGEM 22** Conchada

**IMAGEM 23** Conchada



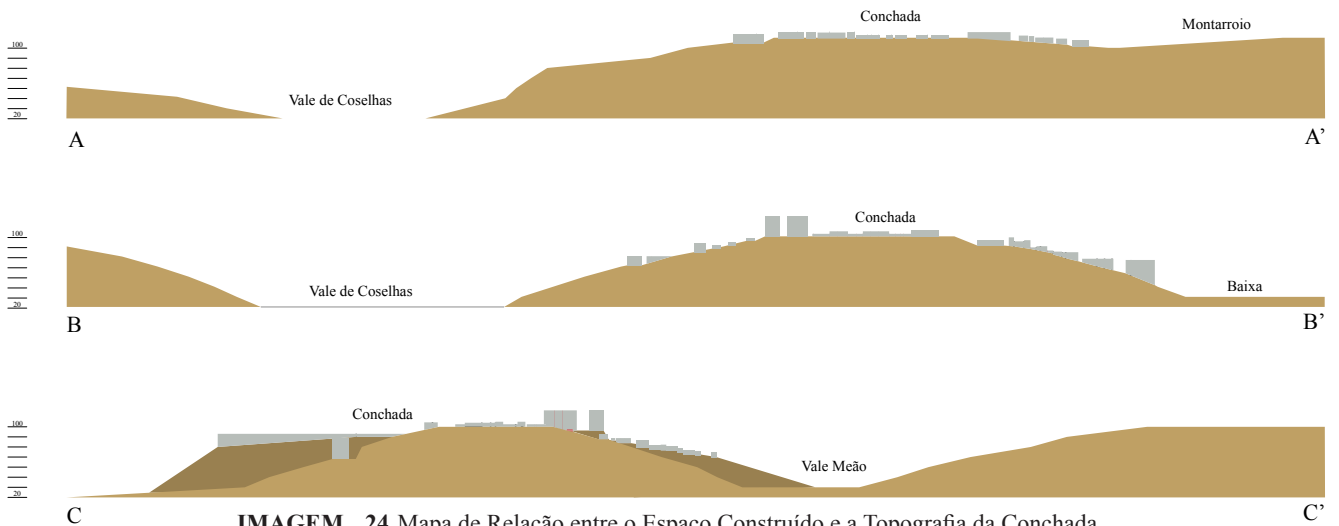
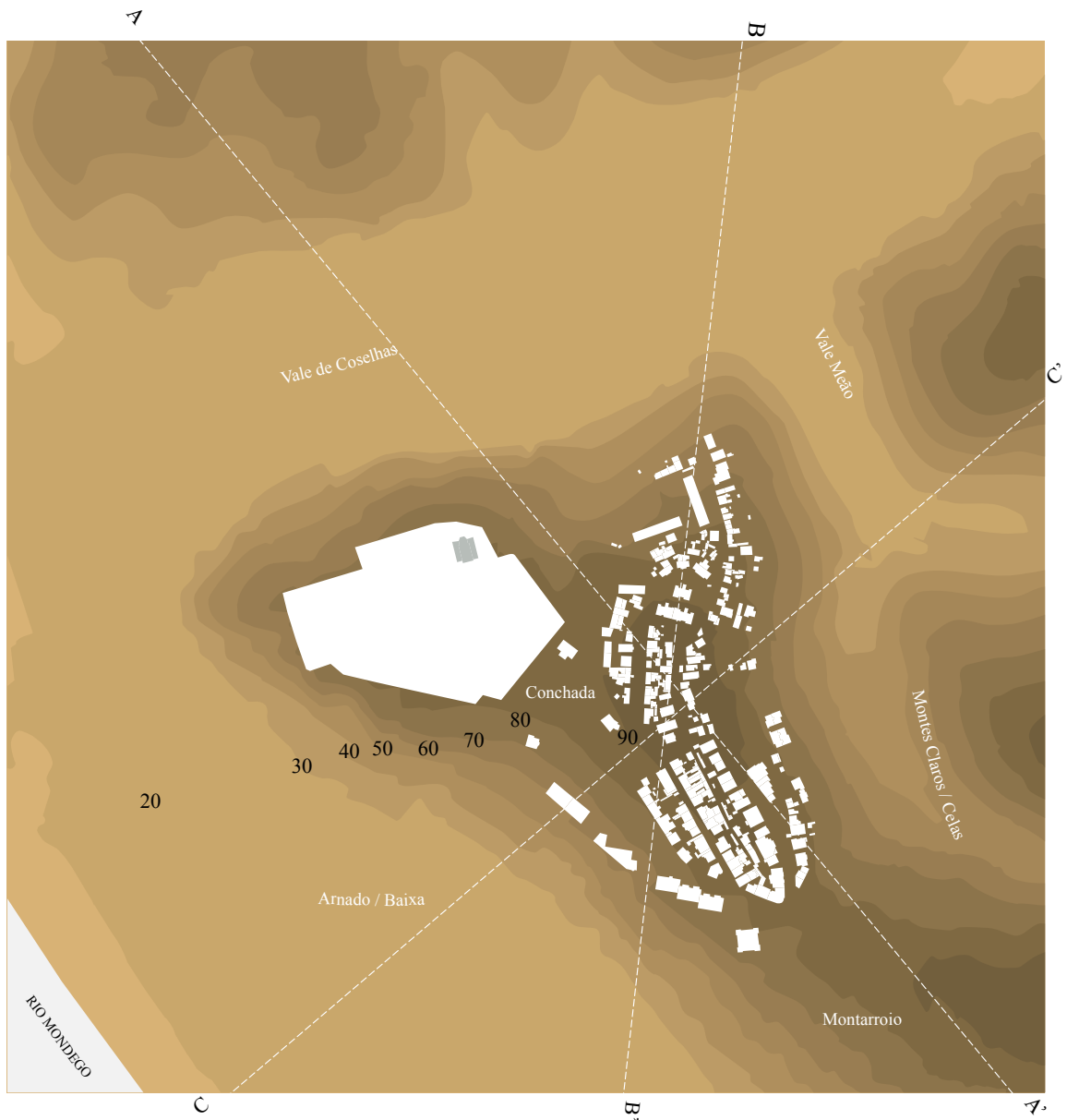
*“As más condições em que os habitantes do bairro de lata da Conchada sempre tinham vivido e o facto deste derivar da ocupação clandestina dos terrenos, determinou para sempre uma luta por melhores condições de vida e uma confusão na titularidade e propriedade dos terrenos, que se intensificou a partir dos anos 80, quando a SCMC tentou lotear os terrenos que lhe pertenciam, pois para isso seria preciso “expulsar” as pessoas que ali construíram as suas casas e a quem aquele terreno não pertencia.”*  
(Silva, 2012, p. 103)

Em 1985, começa-se a construção de uma escola básica, de 1º ciclo, a primeira na Conchada, pertencente ao Agrupamento de Escolas Martim de Freitas. Apesar de todas as perspectivas de desvalorização social do bairro, a Conchada passava a ter a sua primeira escola básica, conseguindo, com isso, atrair e albergar a população mais jovem e, de algum modo, proporcionar formação e educação às crianças do bairro.

Com avanços e recuos, em 1990 mantém-se a vontade em resolver o problema dos habitantes do “Casarão”, que já esperavam há décadas uma mudança e a melhoria das condições habitacionais, que se traduzia na construção de casas próprias e condignas. Foram feitas análises e estudos que consideraram a propriedade dos terrenos e as suas limitações, e foram averiguadas as condições urbanas, desde a definição de um zonamento para construções de habitações, espaços verdes, e também procedimentos a nível de saneamento básico, como águas, esgotos e arruamentos. A Câmara Municipal ficou encarregue de elaborar o projecto urbanístico, com a colaboração da Santa Casa da Misericórdia de Coimbra, que doava 25.000m<sup>2</sup> de terreno e do Projecto Integrado de Desenvolvimento do Bairro da Conchada, que iria financiar os custos da demolição e limpeza dos destroços do “Casarão”. Previu-se para esse local, Quinta da Misericórdia, a construção de vinte e oito fogos de habitação social, distribuídos em dois blocos, compostos por rés-do-chão e três pisos. (Silva, 2012)

Desta forma, os moradores do antigo complexo foram realojados temporariamente para o Bairro da Rosa- Ingote, Vale Formoso e Freguesia de Eiras, ainda decorria o ano de 1994. Em 1998, o bairro da Conchada, já estava composto com as habitações de 28 fogos e a partir daí, os antigos moradores puderam voltar da Quinta da Rosa para o seu *habitat* inicial.

Foi lançado, já em pleno séc. XX, um concurso por parte da Câmara Municipal, para a construção de um novo “bairro” social na Quinta da Misericórdia, na zona Norte da Conchada. Este novo bairro, como salientou Gouveia Monteiro, Vereador da Habitação da Câmara Municipal de Coimbra, estava destinado à população que já lá morava, ou seja, que havia sido realojada para outras zonas da cidade, nos anos sessenta.



**IMAGEM 24** Mapa de Relação entre o Espaço Construído e a Topografia da Conchada

O equipamento / instituição social “Centro Bem Estar Social Sagrada Família” foi outro dos impulsionadores para o crescimento e melhoria económica e social do bairro da Conchada nos últimos anos, pois “contribuiu para a mudança do nível de vida dos moradores do bairro e as condições de habitabilidade, enquanto parceira da CMC na transformação dos bairros de lata em espaços de habitação dignos”. (Silva, 2012, p. 129) A iniciativa de criar mais instituições sociais no bairro promoveu actividades educativas, culturais, de lazer e recreativas, mostrando o esforço em unir e uniformizar a população.

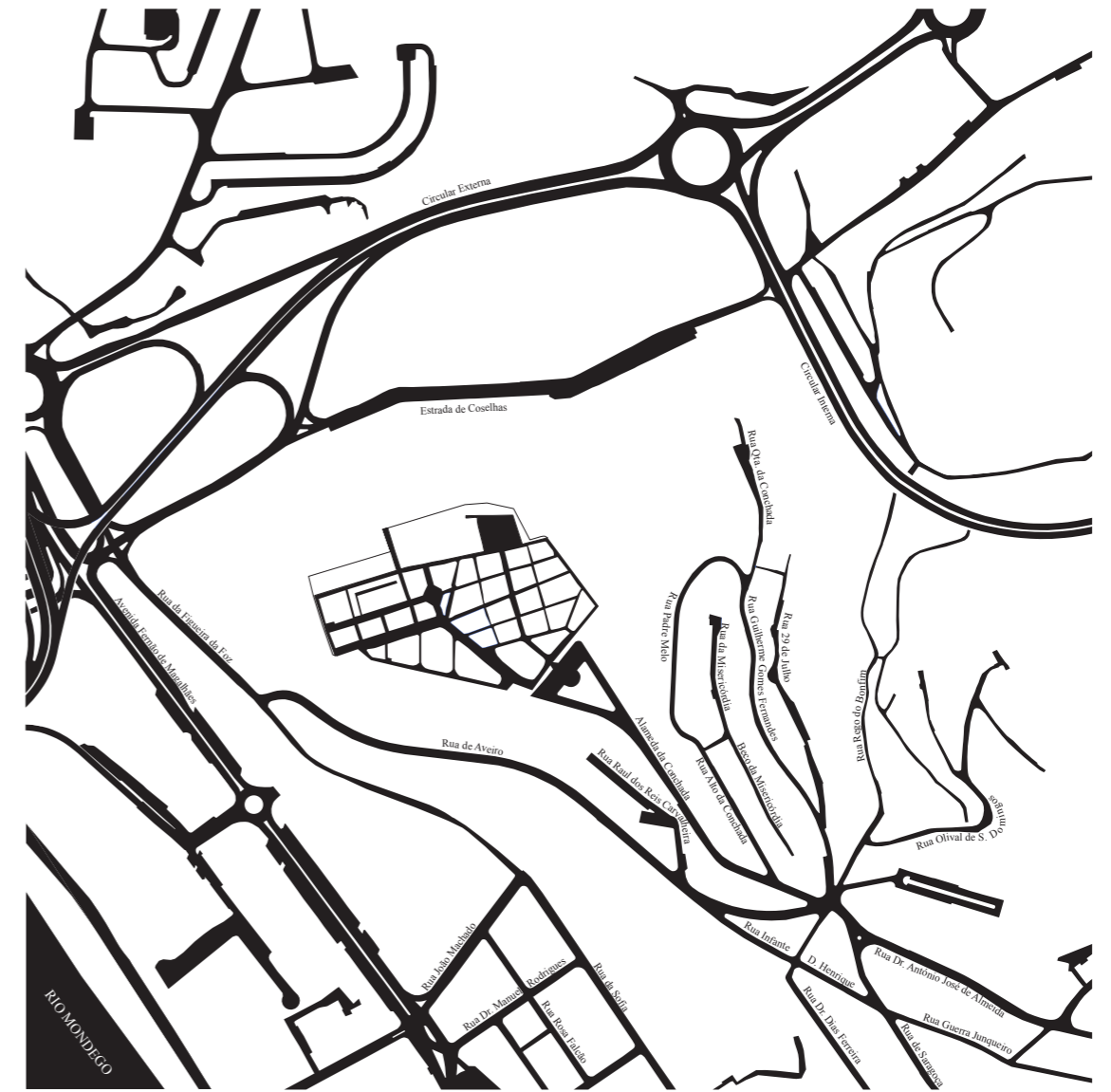
### Análise Morfológica

#### **Relação entre o espaço construído e a topografia**

Coimbra é uma cidade marcada pelo seu relevo bastante acentuado, o que lhe confere um carácter histórico, arquitectónico, geográfico, hídrico e também social muito peculiar. Como já foi explicado anteriormente, ao longo do tempo, a população ia-se fixando nas zonas junto ao rio e mais tardiamente na alta, mostrando a permeabilidade com que as ruas estreitas e sinuosas eram rasgadas em toda a altimetria da cidade.

O bairro da Conchada não é excepção, localizando-se numa zona geograficamente periférica onde, durante largos anos, o Cemitério regulou a malha urbana do morro.

O “Mapa de Relação entre o Espaço Construído e a Topografia da Conchada” realça a estrutura espacial e topográfica da Conchada, assente *“num outeiro com três encostas extremamente escarpadas e orientadas a norte, nascente e poente, sendo o extremo poente-sul o local escolhido para a construção do Cemitério da Conchada.”* (Silva, 2012, pp. 26 - 27). Em termos altimétricos, como se pode verificar no mapa, a Conchada começa a elevar-se à cota 20, abrangendo todo o Vale de Coselhas, até à cota 90, onde se situa o Cemitério e o bairro da Conchada. Desta forma, qualquer tipo de intervenção se torna exigente e arriscada, tanto a nível geográfico, como a nível urbano e arquitectónico. Topograficamente, assemelha-se a um local intocável, que se apresenta segregado do resto da cidade. As dificuldades que aqui se observam prendem-se com a falta de ligações viárias e pedonais, consequentes, em boa parte, dos seus níveis altimétricos. O Vale de Coselhas e o Vale de Meão são os elementos naturais que circundam o morro da Conchada, a Norte e Nascente, respectivamente.



**■ Cemitério da Conchada - século XIX**

Fontes: Coimbra na segunda metade do século XIX: a materialização dos avanços técnicos dos inícios da modernidade, Marta Coelho de Macedo *in* Evolução do Espaço Físico de Coimbra, Santiago Faria; Evolução Identitária de Um Lugar- a Conchada de Coimbra, Elisa Silva

**■ Zona Residencial da Conchada e Celas - séculos XIX e XX**

Fontes: Coimbra na segunda metade do século XIX: a materialização dos avanços técnicos dos inícios da modernidade, Marta Coelho de Macedo *in* Evolução do Espaço Físico de Coimbra, Santiago Faria; Evolução Identitária de Um Lugar- a Conchada de Coimbra, Elisa Silva

**■ Edifícios da rua da Sofia - séculos XVI-XX**

Fonte: A Universidade na cidade : urbanismo e arquitectura universitários na Península Ibérica da Idade Média e da Primeira Idade Moderna, Rui Lobo

**■ Edifícios da zona do Arnado - século XX**

Fontes: Coimbra no Estado Novo, Nuno Rosmaninho *in* Evolução do Espaço Físico de Coimbra, Santiago Faria

**■ Zona Residencial e Industrial do Vale de Coselhas - século XX**

Fontes: Coimbra no Estado Novo, Nuno Rosmaninho *in* Evolução do Espaço Físico de Coimbra, Santiago Faria; O Planalto do Ingote, Raquel Santos

**IMAGEM 25** Mapa de Evolução Urbana da Conchada

**IMAGEM 26** Mapa de Estudo de Vias da Área Urbana da Conchada

### Evolução urbana e de estudo das vias

Como se pode verificar no “Mapa de Estudo das Vias da Área Urbana da Conchada”, a partir da rua da Sofia, em direcção ao bairro da Conchada, verifica-se a existência de uma malha urbana mais espontânea, caracterizadora do contexto histórico, social, funcional e, por consequência, urbano, desse local. A rua da Sofia, uma via estruturadora e definidora da conexão e distribuição dos acessos à Baixa e aos colégios Renascentistas, enquadra-se na renovação urbana do séc. XVI<sup>28</sup>. As zonas de Celas e Montarroio evidenciam as suas maiores transformações nos finais do século XIX<sup>29</sup> e inícios do século XX, enquanto o bairro da Conchada<sup>30</sup>, como hoje o conhecemos, exceptuando o Cemitério<sup>31</sup>, e a zona do Arnado / Baixa, são intervenções do séc. XX. Esta última zona apresenta uma malha urbana ortogonal, formalmente definida pela Avenida Fernão Magalhães, paralela ao rio Mondego<sup>32</sup>.

A rua da Sofia, embrenhada em história, é caracterizada pela existência dos antigos Colégios e Faculdades que constituíam a Universidade. Actualmente, é nessa rua que se desenvolve parte do comércio da zona da Baixa. Na sua continuidade está a Rua Figueira da Foz, que é acedida, igualmente, pela rua de Aveiro, sendo esta última a única via que liga o alto da Conchada e Celas à Baixa. Esta rua já começa a ser pautada por habitações, levando a caracterizar o alto da Conchada e Celas como zonas residenciais, também pela abertura da Rua Dr. José António de Almeida<sup>33</sup>. Os aspectos sociais diferem consoante a funcionalidade e usos das áreas. Este aspecto

<sup>28</sup> “Em inícios de 1535 começara-se também a pensar numa infra-estrutura urbana para os estudos a criar junto do convento. O conceito espacial desenvolvido seria o da abertura de uma rua nova (a futura rua de Santa Sofia) que se implantava em direcção ao norte.” (Lobo, 2010, p. 563)

<sup>29</sup> “O lado norte da futura avenida Sá da Bandeira, inaugurado em 1888, liga a baixa, partindo do mercado para oriente, ao lugar do Jogo da Bola, no início do jardim da Sereia. (...) Como remate da avenida, desenha-se uma praça, configurada como nó de distribuição das novas vias projectadas. Cria-se, assim, uma malha de ruas que vêm ligar a futura praça da República aos ligares de Celas e Olivais, pela rua Lourenço de Almeida Azevedo, construída em 1893, e aos arcos do jardim Botânico, e à alta universitária, pelas ruas Oliveira Matos, Castro Matoso, Alexandre Herculano e Almeida Garrett, abertas em 1889.” (Macedo, 2006, p. 54)

<sup>30</sup> “Entre 1948 e 1952, contruiu-se um pequeno bairro de vinte moradias na Quinta da Misericórdia (Conchada), inaugurado oficialmente em 2 de Maio de 1954 (...).” (Rosmaninho, 2006, p. 87)

<sup>31</sup> “Ganhando o carácter de equipamentos públicos autónomos, surge o novo hospital, no Colégio das Artes (1853) e o cemitério da Conchada (1860).” (Macedo, 2006, p. 43)

<sup>32</sup> “Na verdade, o plano de remodelação da Baixa estava então a ser estudado por Alberto José Pessoa. Em 1956, adoptando a diferenciação de Étienne de Gröer, defendeu uma intervenção beneficiadora na zona sul, considerada com valor arqueológico e turístico, e a *razia* de toda a área compreendida entre a Rua da Sofia e o rio. A preservação da parte histórica, ordenada em torno da Praça do Comércio, não passaria contudo sem o alargamento das Ruas Eduardo Coelho e Adelino Veiga e sem algumas demolições para diminuir a densidade do aglomerado. Ficaria delimitada pelas Avenidas de Santa Cruz (com novo traçado e a designação de Avenida Central) e Fernão de Magalhães, prolongada até à Portagem graças ao alargamento da Rua da Sota.” (Rosmaninho, 2006, p. 74)

<sup>33</sup> “O alargamento citadino ocorrido em final do século XIX e primeiro quartel do século XX não se efectuou ao longo da estrada Lisboa-Porto, mas sobretudo através do lançamento de arruamentos em direcção aos núcleos residenciais situados a nascente, particularmente o de Celas. A ocupação de Celas e Montes Claros acentuou-se nos anos trinta. A Rua António José de Almeida, aberta por deliberação camarária de 16 de Julho de 1931, constituiu um momento importante.” (Rosmaninho, 2006, p. 82)



0 50 100 200 300 m



0 50 100 200 300 m

**IMAGEM 27** Mapa de Estudo Parcelar da Área Urbana da Conchada

**IMAGEM 28** Mapa de Estudo da Área Construída da Conchada

**IMAGEM 27**

**IMAGEM 28**

foi bastante decretado pelos planos de De Gröer, com o estabelecimento de *zonings* ou divisões funcionais.

Outro aspecto que, de forma abstracta, provocou o impacto na fragmentação social, aliada à fragmentação territorial, foi a construção, simultânea, da circular interna e externa da cidade, nos finais do séc. XX. (Santos, 2006) De facto, o bairro da Conchada é limitado pelos acessos viários como a rua da Sofia a Sudoeste, a Circular Externa, a Norte e a Circular Interna a Nascente. Embora próximo do centro da cidade, foi precisamente a construção dos acessos e das vias urbanas, com diferentes caracteres, que acentuaram a divisão espacial a que o bairro da Conchada está sujeito.

### **Estudo parcelar**

Ao mesmo tempo que se toma uma atitude analítica em relação às vias, também se complementa informação ao “dissecarmos” o “Mapa do Estudo Parcelar da Área Urbana da Conchada”. A partir deste mapa, é notório a escala dos lotes da zona residencial da Conchada, e até mesmo do cemitério, em relação aos lotes em torno da Avenida Fernão Magalhães e da rua da Sofia, que corroboram a existência de serviços e pequenas indústrias na parte mais baixa da cidade.

A estrutura espacial das parcelas habitacionais, de escala doméstica, é comparada à grandeza do lote do cemitério. Este é um elemento moderno e de grande impacto na paisagem, no bairro e na cidade. Ao mesmo tempo que se adopta um olhar crítico, tem-se a noção que o bairro da Conchada é uma zona com bastante potencial de intervenção. Por um lado, há espaços ainda por revitalizar e identifica-se a escassez de espaços abertos. Por outro lado, as ruas deste bairro são estreitas e em nada ortogonais, acompanhando as curvas de nível.

As grandes parcelas também existem ao longo da Circular Externa, à cota 20 e 30, onde se localizam também alguns pólos industriais, adensando a dualidade entre o carácter público e privado desta área.

### **Estudo da área construída**

Na representação gráfica da área construída ainda mais evidente é a diferença funcional e urbana entre a escala doméstica do bairro da Conchada e de Celas, com os grandes edifícios que delimitam a Avenida Fernão Magalhães e a Circular Externa.



- Vias de dois sentidos
- Vias de um sentido
- Sentido das vias

IMAGEM 29 Mapa de Estudo da Mobilidade e Acessibilidade da Conchada



O cemitério é outro equipamento que dita a presença e a influência que tem no bairro, e mesmo em toda a legibilidade urbana da cidade de Coimbra.

A diferença altimétrica é igualmente patente pela representação de cheios e vazios, na parte baixa - Arnado - e no Planalto - Conchada e Celas. Na vertente virada a Nascente, a dispersão da malha edificada deixa adivinhar a falta de ocupação causada não só pelo declive do terreno, como também pela não conclusão das vias de acesso à Circular Externa.

### **Estudo da mobilidade e acessibilidade**

No que toca à sua acessibilidade, e verificando o “Mapa de Estudo da Mobilidade e Acessibilidade da Conchada”, o bairro da Conchada é pouco atingível tanto a nível pedonal, como a nível viário, pela inexistência de mais ligações, o que lhe confere uma morfologia de península, ou de bairro fechado. A sua legibilidade urbana aponta para um bairro em forma de concha, onde a rua circundante, de apenas um sentido, define o seu carácter morfológico, evidenciando a ausência de hierarquização viária. Confronta-se, assim, com uma leitura e estrutura espacial assimétrica e morfologicamente “medieval”<sup>34</sup>, carente de ortogonalidade nos acessos e nas ruas. Excepção é a Rua Quinta da Misericórdia, que contraria esse natural acompanhamento das curvas de nível, rompendo com a natural disposição organizacional do bairro e da paisagem.

O mesmo cruzamento que serve de entrada e de saída, é o ponto de ligação para a Alameda da Conchada, que dá acesso ao cemitério, e para as diversas ruas que aí vão confluir. Assim, é visível que as ligações e a continuidade aos outros nós viários são escassas e até mesmo periféricas. Não existe permeabilidade viária interna - no bairro - e externa - do bairro para outra localidade ou de outra localidade para o bairro - dificultando o acesso ao mesmo e dentro deste. Não havendo pontos de ligação, há exclusão e segregação. A Conchada é meramente habitacional, derivada da sua descontinuidade e da sua inexistente ligação com o resto da cidade, resultando em *cul-de-sac*, isto é, em “becos sem saída” ou em penínsulas, que era, aliás, uma das características da cidade-jardim de Gröer.

Deste modo, é o cenário de familiaridade e de aldeia em que o bairro está colocado, o que mais caracteriza este local, como se se tratasse de um bairro que está na retaguarda de outro cenário urbano distinto. Quem cruza o ponto nodal, à entrada e saída do bairro, não adivinha a vivência que o bairro gera, mesmo tendo apenas o intuito de aceder ao cemitério ou à escola primária, que se situa na Alameda da Conchada.

---

<sup>34</sup> Refiro medieval pela espontaneidade e ramificação com que o traçado viário foi feito, no decurso das curvas de nível, como se fosse um beco.



- Edifícios Devolutos
- Habitação
- Escola
- Misto - Habitação e Comércio
- Centro Social
- Cemitério

**IMAGEM 30** Mapa de Estudo da Funcionalidade dos Equipamentos da Conchada

Proposta:

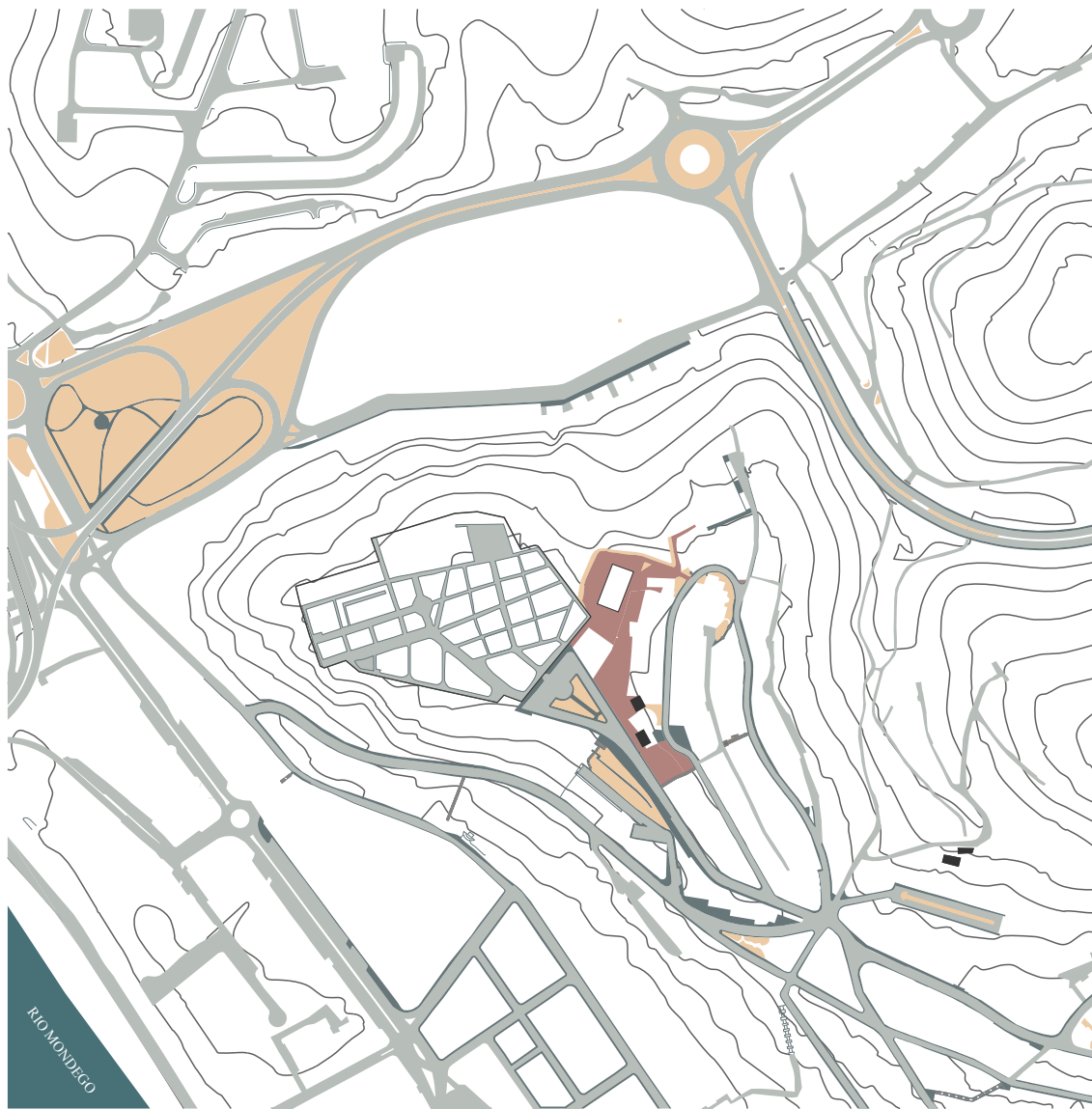
Com o intuito de promover uma melhoria das condições de acessibilidade, para minorar os efeitos da segregação, encetam-se mais conexões, não só dentro do bairro, como, também, com a cidade. Esta acção materializa-se, tanto na abertura, como na dignificação das vias, vencendo a separação existente entre a Alameda da Conchada e o bairro. Um dos exemplos é dignificar a ligação que existe junto à escola primária, entre a Alameda da Conchada e o bairro, assumindo tal ligação como um acesso formal. Para tal, e como acção conjunta, cabe sensibilizar e despertar a população para o uso de modos alternativos de mobilidade como o ciclável e o pedonal, eliminando e suavizando barreiras arquitectónicas e providenciando infraestruturas de apoio. Tenta-se promover, também, o uso do transporte público. Assim, incrementam-se acções vantajosas para uma maior sustentabilidade a nível económico, ambiental, social e, beneficiando o sistema de saúde pública. (Galego et al., 2014)

### **Estudo da funcionalidade dos equipamentos**

Apesar de no bairro existirem equipamentos de cariz social, uma escola primária, campos desportivos exteriores e um cemitério, este é regulado sobretudo pela monofuncionalidade e pela homogeneidade morfológica, compostas pela repetição das habitações unifamiliares e alguns blocos de habitação, exemplificada no “Mapa de Estudo da Funcionalidade dos Equipamentos da Conchada”. Espacialmente, muitas das habitações individuais têm uma forte ligação com jardins / pátios individuais, fazendo com que haja relação das habitações com a rua, como se esses jardins privados fossem a “porta de entrada” para a rua.

Proposta:

A escassez destes e de outros equipamentos nitidamente urbanos faz com que o bairro seja pouco procurado e pouco vivido pela comunidade local e pela própria cidade de Coimbra. A acção projectual, que recai neste âmbito, passa por criar mais infraestruturas que fomentem a vivência do bairro, enquanto espaço público e comunitário. Equipamentos de apoio às hortas urbanas, às ciclovias e à ponte, que liga as duas encostas, também fazem parte desta acção conjunta, que se baseia na estratégia de grupo do concurso da UN-Habitat. Deste modo, é fulcral instituir ou incorporar infraestruturas de carácter económico, urbano, cultural, assim como implementar uma rede de mobilidade alternativa.



- Vias
- Passeios
- Campo Desportivo
- Vegetação e Espaço Público Formais
- Vegetação e Espaço Público Informais

IMAGEM 31 Mapa de Estudo dos Pavimentos e Espaços Públicos da Conchada

### **Estudo dos pavimentos e espaços públicos**

A ausência de espaço público formal, que se traduz não só em passeios como em espaços de estar e de passagem e zonas verdes, é evidente no bairro. Conforme o “Mapa de Estudo dos Pavimentos e Espaços Públicos da Conchada”, o que molda a identidade e a imagem do bairro são provavelmente o jardim moderno, pouco atractivo, que antecede o cemitério, e as ruas sem desenho que valorize o peão. Embora o tecido urbano seja descontínuo, vive-se uma harmonia interna, de relações sequenciais, na existência de espaços exteriores e de ligações, por escadas, que permitem a caracterização de um cenário de pequeno bairro fechado, imune aos acontecimentos da cidade.

Há poucos espaços ajardinados, existem alguns espaços mistos e até informais, que foram assumidos pelo uso espontâneo dos moradores. O mapa ilustra essa leitura urbana desigual, evidenciando a grande escala de espaços informais, que não possuem características arquitectónicas e que se encontram expectantes.

#### Proposta:

O uso dos espaços exteriores é particular nos seus habitantes. Todavia, nesta zona da cidade não existem espaços públicos dignos e qualificados, que possam atrair pessoas fora do contexto habitacional do bairro. Neste sentido, propõe-se a inclusão de uma vasta rede de espaços que sejam permeáveis aos peões e aos ciclistas que, ao atravessarem a ponte-mercado, uma das propostas do concurso, encontram dispositivos de continuidade, como mais vias e passeios para meios de transporte suaves, por forma a criar uma nova rede de relações internas e externas, de regeneração espacial.<sup>35</sup>

### **Identificação da vegetação e áreas verdes**

*“Esta colina, a Conchada é caracterizada por vertentes arborizadas extremamente abruptas revestidas por mata densa, dificilmente acessível e explorável.” (Silva, 2012, p. 137)*

Na leitura urbana, o morro da Conchada é assinalado pela densidade da sua vegetação, em todas as encostas (Nascente, Norte e Poente). O “Mapa de Identificação da Vegetação e das Áreas

---

<sup>35</sup> As acções que foram descritas no mapa da análise funcional do edificado e dos equipamentos também se enquadram no âmbito do espaço público. Desta forma, ressalva-se que todas as estratégias definidas têm de ser vistas em conjunto, e não separadamente.

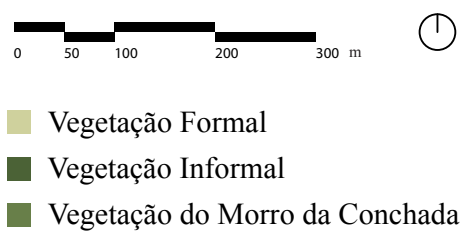


IMAGEM 32 Mapa de Identificação da Vegetação e Áreas Verdes da Conchada

Verdes da Conchada” salienta a presença de todo esse espaço verdejante, em contraposição com a escassez de espaços verdes urbanos. No limite, é o que acontece em toda a cidade. A vegetação mescla-se com a envolvente, fazendo transparecer espaços que, indefinidos, pendem entre urbano e rural, onde o limite cidade-periferia se torna ténue.

Na estrutura espacial do bairro, pode-se afirmar que o único espaço público ajardinado que apresenta na sua concepção uma geometria arquitectónica é o jardim que antecede o cemitério. Retira-se desse espaço a sensação de vazio e de meditação, pois é um espaço calmo, periférico e alheio a toda a vida do bairro. O seu atravessamento é feito de automóvel. Para além deste, existem outros espaços ajardinados dentro do bairro com algum cuidado geométrico, os quais transmitem a ideia de que por terem sido espaços sobrantes, foram transformados em espaços ajardinados, como matéria de embelezamento. Porém, estes são pouco atractivos e usados porque, ora se encontram em zonas recônditas, ora são desprovidos de interesse.

#### Proposta:

Faz parte de uma intenção a transformação de parte do espaço urbano interno ao bairro em espaço verde, numa lógica cidadina, isto é, inserido no contexto da cidade. Esta metodologia é conseguida pela introdução de conexões entre o morro da Conchada e o Planalto do Ingote, tornando esse espaço mais vivido e reconhecido como um espaço verde pertencente a uma paisagem.

É, igualmente, intenção da estratégia de grupo a implementação de hortas urbanas nas encostas do Vale de Coselhas, geradoras de plataformas ambientais, arquitectónicas e, conseqüentemente, económicas, numa perspectiva de conversão desse morro verdejante num anel verde sustentável, formalizando um parque urbano de lazer que viabiliza a conexão entre os bairros e a cidade.

#### **Conclusão da observação**

Confrontados os resultados deste método de análise, verifica-se que o bairro da Conchada é uma unidade urbana rica em história, com equipamentos, habitações e espaços públicos que atravessam várias épocas, heterogénea do ponto de vista social. Contudo, a nível funcional caracteriza-se pela sua monofuncionalidade, por ser um bairro residencial derivado da sua estrutura espacial de “beco” e por, desta forma, apresentar poucos espaços públicos de lazer. Adquire, neste âmbito, uma posição de especial relevância pela sua espacialidade e leitura física, que retira o bairro de qualquer envolvimento com o exterior, o que, generalizadamente, atenua evidentes casos de marginalidade e exclusão social, pese embora os laços de vizinhança presentes.

A visão de conjunto das propostas permitirá introduzir o bairro no panorama cultural e atractivo da cidade, diverso geográfica, arquitectónica, paisagística e socialmente, numa melhoria da



**IMAGEM 33**



**IMAGEM 34**



**IMAGEM 35**

**IMAGEM 33** Planalto do Ingote vista da Conchada

**IMAGEM 34** Planalto do Ingote vista da Conchada

**IMAGEM 35** Planalto do Ingote vista da Conchada



qualidade dos espaços públicos, sejam eles de passagem ou contemplação, e na minoria das consequências de enclaves urbanos, através do estabelecimento e sensibilização para o uso de meios alternativos de transporte, em complementaridade com os transportes públicos. Todas estas medidas têm como objectivo possibilitar a regeneração espacial do bairro e a amenização do seu estigma social.

## **Análise Crítica do Bairro do Ingote**

### Origem

De acordo com as operações que iam surgindo no centro e na alta da cidade, com o estabelecimento da Cidade Universitária nos anos 40 do séc. XX, muitas foram as alterações urbanas análogas que provocaram a procura de novos territórios, periféricos e não consolidados, para a implantação de novas áreas habitacionais. Até essa data, a zona Norte da cidade de Coimbra ainda não tinha visto os frutos do crescimento e da expansão que estavam a transformar o núcleo histórico.

*“Até há menos de um século a mancha urbana atingir o Calhabé, Coimbra teve como estigma desenvolver-se apenas sobre colinas e vales. Mas esse espraiar da cidade só ocorreu após a extinção das ordens religiosas (1834), cujas cercas comprimiram durante séculos a cidade entre a colina fundacional e o Mondego, desenvolvendo-se nos interstícios os principais eixos da futura expansão.” (Rossa, 2003, p. 6)*

Se Coimbra, durante largos anos, foi uma cidade dividida em quintas, então as zonas Norte e Noroeste não contrariavam essa tendência. (Faria & Rebelo, 2006) Embora existissem a Quinta da Rosa e a Quinta do Ingote, esta área da cidade era principalmente caracterizada pelo crescente estabelecimento de indústrias, ao longo da estrada Nacional n.º 1 e no cruzamento da ribeira de Coselhas com o rio Mondego as condições favoráveis para a exploração fabril. À medida que estas zonas fabris iam crescendo, também as habitações precárias e de operários se iam instalando junto ao Vale de Coselhas. (Santos, 2006) O plano de urbanização que para aqui se previu surgiu no âmbito do plano de “Anteprojecto de Urbanização, Embelezamento e Extensão da Cidade de Coimbra” por Étienne De Gröer e contava com a extensão residencial e industrial da zona noroeste da cidade, o Monte Formoso e o Ingote. (Santos, 1983)



**IMAGEM 36**



**IMAGEM 37**



**IMAGEM 38**

**IMAGEM 36** Vista para a Rua Fez

**IMAGEM 37** Aglomerado de habitações na Rua Fez

**IMAGEM 38** Vista da Rua Cidade de Cambridge para o Bairro do Ingote

Nos anos 60, promove-se a construção de um empreendimento habitacional privado ao longo da estrada que sobe a cumeada em direcção à Quinta do Ingote, no Monte Formoso, pela empresa Construções Ciferro Lda.. Localizando-se a sul do Planalto, tem uma forte ligação com o centro da cidade e com toda a área industrial do Vale de Coselhas, até à Estação Velha. A razão pela qual ali se planeia construir um novo bairro para pessoas de estratos sociais mais elevados, em finais dos anos 50 e inícios de 60, prende-se com o facto de ser uma zona bem integrada urbanisticamente, e de ser condensador das novas estratégias do novo plano de Almeida Garrett (Santos, 2006). A intenção era de construir uma “Cidade-satélite” na zona do Loreto - Coselhas, que fosse prova das mais novas e recentes estratégias urbanísticas. Antes da sua construção, já muitos eram os problemas que afectavam a concretização deste bairro. Não havia infraestruturas de saneamento básico nem de abastecimento de água, pois os custos à época eram elevados. A elaboração do projecto de urbanização da colina do Ingote ficou a cargo do arquitecto Vasco da Cunha, em 1964, enquanto ao engenheiro Francisco Fernando Moutinho dos Santos coube a responsabilidade pela execução do estudo de urbanização, em 1966 – o “Anteplano de Urbanização do Ingote”. Em 1975, surge a aprovação do projecto, intitulado de “Plano de Urbanização Parcial do Ingote”, o qual, porém, não se viria a concretizar nesta data (Santos, 2006).

A par deste interesse em construir um bairro considerado de luxo para a época, a Federação de Caixas de Previdência já havia mostrado interesse em infra-estruturar um bairro de casas de renda económica, no Planalto do Ingote, assistindo-se, contudo, a um impasse entre a Câmara Municipal e o organismo social na venda de lotes e na definição dos loteamentos.

Muitas foram as complexidades encontradas ao definir um plano estratégico e de desenvolvimento urbanístico para o Planalto do Ingote. As decisões por parte de vários órgãos tornavam-se incongruentes e as verbas não eram suficientes, pelo que o Planalto do Ingote e, em consequência, os bairros aí construídos, encontraram bastantes impasses na sua definição estrutural e administrativa. A construção dos bairros na colina do Ingote foi faseada, mas a configuração de um plano urbanístico para infraestruturas e equipamentos para essa zona foi mais morosa e complexa, sofrendo avanços e recuos mesmo depois dos fogos construídos estarem vendidos ou arrendados.

Subindo a cumeada mais a norte do Planalto, nasce nos anos 70, em zona expectante e desocupada, o Bairro do Ingote, o primeiro de três bairros contíguos de habitação social. A par com esta iniciativa habitacional, surgem noutra período o bairro António Sérgio e o bairro da Rosa, dispostos continuamente “*ao longo da via que atravessa o planalto num eixo norte – sul, (...) do lado poente da rua.*”. (Santos, 2006, p. 65)



**IMAGEM 39**



**IMAGEM 40**

**IMAGEM 39** Bairro da Rosa

**IMAGEM 40** Bairro António Sérgio e Ingote

À medida que a idealização de um projecto para o bairro do Ingote se ia tornando realidade, já se assistia à necessidade de compor administrativamente o gabinete de urbanismo da Câmara Municipal, o que levou a que o Engenheiro Costa Lobo, em 1968, fosse interveniente na concretização dos planos de pormenor do concelho, que foram imensamente discutidos após o 25 de Abril mas que viriam a ter pouco sucesso, pela inadequação do plano à realidade municipal. Além disso, outros entraves pesavam na concretização do bairro.

*“Com a extinção da Federação de Caixas de Previdência, em 1972 e a transferência das suas competências para o Fundo de Fomento das Habitação, criado em 1969, a vontade de construção de um bairro operário no Ingote, será abordada por outros meios.”*  
(Santos, 2006, p. 93)

O bairro camarário do Ingote, de iniciativa municipal, no Planalto do Ingote, teve uma construção faseada e permitiu que se desse a abertura de acessos e de infraestruturas adjacentes a estas urbanizações, não obstante tardia e descontinuadamente.

A primeira fase deu-se em 1973, com a decisão de construir 19 blocos com 152 fogos para arrendamento, *“com o parecer favorável do FFH”* (Santos, 2006, p. 94). Devido a desentendimentos entre a Câmara Municipal e o FFH, só 136 fogos foram construídos nesta fase. À data, embora os fogos estivessem construídos, não havia ainda condições de habitabilidade, pela falta de infraestruturas urbanas e de equipamentos: *“Apesar de terminadas, foram inúmeros os problemas relacionados com a má qualidade construtiva, quer das habitações do FFH, quer das de iniciativa camarária. E foi mais uma vez protelada a infraestruturização da zona ou a provisão de equipamento básico.”* (Santos, 2006, p. 96)

Com a segunda fase, em 1975, é adjudicada pela Câmara Municipal a construção de mais 7 blocos de 56 fogos para venda e, por último, na primeira metade da década de 80, constroem-se mais 17 blocos para arrendamento. A construção deste bairro contou com o apoio do Fundo de Fomento da Habitação, Instituto de Gestão e Alienação do Património Habitacional do Estado e Instituto Nacional da Habitação e promovia o realojamento de famílias *“expropriadas devido à execução de obras municipais”* (Santos, 2006, p. 67) e que viviam em condições precárias, ao abrigo do programa de Obras Participadas.

Em 1985, faz-se, por fim, a revisão do “Plano Parcial de Urbanização do Ingote” de 1975, a qual serviu de exemplo para o desenvolvimento e progresso daquela zona, com vista a estabelecer uma densidade populacional próxima da estabelecida no plano de De Gröer, dos anos 40. Desta forma, percebe-se a necessidade de criar mais habitações para uma população específica: desalojados abrangidos por programas de apoio económico e social e/ou que viviam em situações de extrema pobreza (Santos, 2006).



**IMAGEM 41**



**IMAGEM 42**



**IMAGEM 43**

**IMAGEM 41** Rua Cidade de Cambridge e os bairros António Sérgio e Ingote

**IMAGEM 42** Espaço Verde Expectante

**IMAGEM 43** Habitações do Bairro do Ingote

Descendo para sul, do lado poente, implanta-se o bairro António Sérgio, resultado de uma acção conjunta de um estudo do Plano de Pormenor do Ingote, para *“a construção de uma centena de fogos destinados ao realojamento de famílias a viver em barracas”* (Santos, 2006, p. 99). Com o apoio da Cooperativa de Habitação Económica dos Trabalhadores da Função Pública, a sua implantação, com 144 fogos, viu duas fases de construção. Na primeira fase, em 1987, inauguram-se 96 habitações, enquanto que em 1989 surgem mais 48 habitações, divididas em seis blocos iguais dispostos em *“três linhas de duas bandas paralelas à rua, em plataformas de nível que contrariam a pendente da encosta.”* (Santos, 2006, p. 72)

Em 1992, a Câmara reconhece o Planalto do Ingote como *“área de iniciativa municipal para os três/quatro anos seguintes”* (Santos, 2006, p. 104), propondo-se então ao arquitecto Raul Hestnes Ferreira que elabore uma proposta para o Plano de Pormenor para o Planalto do Ingote, visando a integração e requalificação social dessa zona através da minoração dos enclaves vividos no estabelecimento de acessos aos nós viários da Circular Externa e Interna, assim como na construção de equipamentos comerciais, desportivos, escolares e habitacionais (Santos, 2006). Simultaneamente com esta proposta assistencial de aproximação dos bairros do Ingote à cidade como método de renovação e requalificação urbanística, inicia-se, entre 1992 e 1997, a edificação do Bairro da Rosa, situado no mesmo eixo a poente e direccionado a sul, ao abrigo de um *“programa de realojamento e erradicação de barracas no concelho”* (Santos, 2006, p. 73), em que a população que ali habita é realojada de situações de carência e de pobreza, como, por exemplo, no caso do “Casarão” do Bairro da Misericórdia, na Conchada. O bairro implanta-se em cinco blocos, três com ligação directa à rua e dois mais recuados a poente.

*“A 18 de Junho de 1994, é decido o realojamento provisório por um ano no bloco “O” – único então concluído do conjunto de 210 habitações do Bairro da Rosa – de 19 famílias residentes no “Casarão” da Conchada, Quinta da Misericórdia, a ser demolido para a construção de 28 habitações no programa de erradicação de barracas.”* (Santos, 2006, p. 102)

Apesar das construções estarem concluídas, muitos foram os obstáculos que surgiram ao procurar estabelecer-se condignamente os três bairros, ora por falta de verbas em assentar pavimentos e vias de acesso, ora pelo atraso da implantação de infraestruturas e outros equipamentos. Como Raquel Santos (2006, p. 97) descreve: *“São muitos os pedidos e queixas dos moradores em relação à falta de acessos à cidade e à pavimentação de passeios, que em 1987 ainda estão por realizar, à necessidade de uma escola primária, cuja construção apenas se inicia também nesse ano, e à inexistência de instalações para um mercado, de um posto médico, um campo de jogos, um local de encontro ou sede social para os moradores, os quais nunca serão convenientemente proporcionados, a não ser por adaptações em caves ou contentores. A obra dos arranjos exteriores – escadaria e zona de transição dos blocos camarários para os blocos do FFH – será*



**IMAGEM 44**



**IMAGEM 45**



**IMAGEM 46**

**IMAGEM 44** Bairro do Ingote visto do Largo da Amizade

**IMAGEM 45** Largo da Amizade - local de encontro

**IMAGEM 46** Habitações no Bairro do Ingote



*finalmente adjudicada a 19 de Dezembro de 1988. E será necessário esperar pelos dinheiros atribuídos à Câmara em 1989 – para a construção do Bairro da Rosa – para que seja adjudicada, e concluída em 1991, a pavimentação dos acessos ao centro da cidade – ligação Monte Formoso/Ingote/Coselhas via Vale de Figueiras.”*

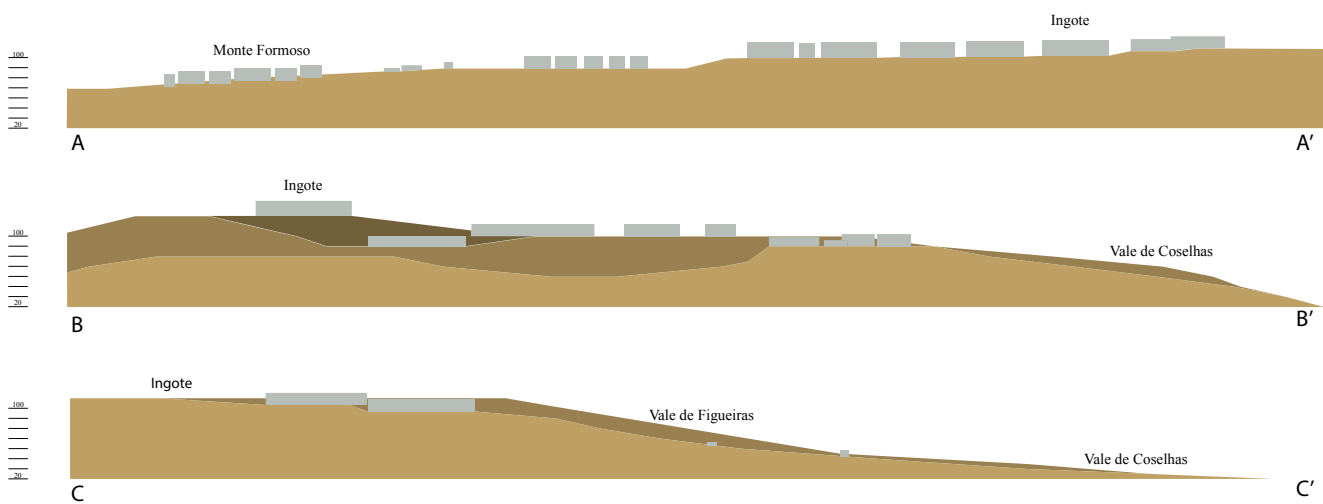
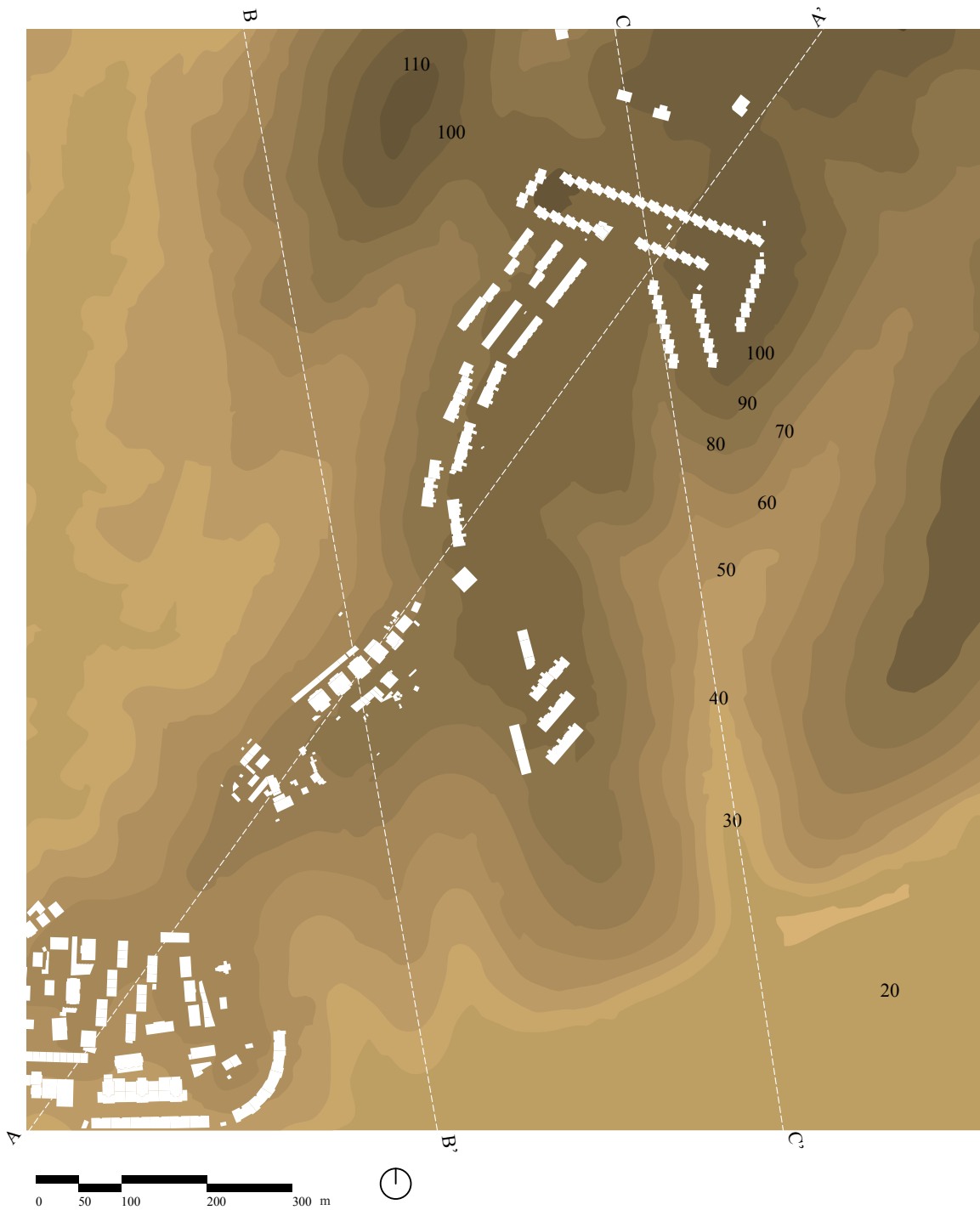
Derivado à falta de consenso e atrasos, tanto no processo de construção e de planeamento, como de realojamento, os bairros do Planalto do Ingote ficaram sujeitos a políticas administrativas que não viram uma solução em tempo útil. O resultado traduziu-se na segregação e marginalização urbana: *“O Bairro da Rosa, concretizado, era agora um modelo a exorcizar – social e espacialmente segregado, implantado numa zona de avultadas dificuldades de infraestruturização e desprovido de quaisquer equipamentos, habitação económica a “custos descontrolados”.* (Santos, 2006, p. 104)

De acordo com as directrizes de um plano, o factor tempo é um instrumento que, ao ser prolongado, tende a comprometer a eficiência das agendas políticas e administrativas. Neste caso, o plano levado a cabo pelo gabinete do arquitecto Hestnes Ferreira, entregue na Câmara em 1997, foi outro que não viu a sua concretização. O objectivo de renovar e requalificar a zona do Planalto do Ingote não foi bem conseguido por ele não ir de encontro às metodologias abrangidas pelo plano de pormenor em vigor à época.

*“São apontados obstáculos na implementação do plano, quer porque as realidades se modificaram desde a sua data de elaboração, quer porque se detectaram incorrecções na definição de limites de propriedades, assim como dificuldades em associar diferentes proprietários (...).”* (Santos, 2006, p. 106)

Mais uma vez, encetam-se esforços camarários para devolver alguma qualidade habitacional, não apenas em termos de habitação mas também de carácter público e de equipamentos na esfera pública e privada de um bairro, abrindo-se, em 2003, um concurso com a presença de nove participantes, sendo alguns deles arquitectos convidados. Assim, é proposta a construção de um Centro Cívico que abranja vários tipos de serviços e facilidades, traduzidos em equipamentos culturais e desportivos, e de uma Residência Assistida para idosos, crianças e adultos em risco, com início em 2005 e inauguração em 2007. (Santos, 2006)

Verificamos, assim, que o Planalto do Ingote foi sujeito a vastas intervenções urbanas e administrativas que poderiam ter dado àquele território um *empowerment*, mas que, na verdade, acabaram por o deixar fragilizado e marginalizado da cidade. A questão que aqui se coloca não se prende, pois, com a falta de projectos para aquela zona mas sim com a ausência de um suporte que viabilize todas as mudanças de paradigma urbanístico e social. Muitas foram as estratégias e estudos urbanísticos planeados e consolidados em diferentes épocas: o plano de De Gröer nos



**IMAGEM 47** Mapa de Relação entre o Espaço Construído e a Topografia do Ingote

anos 40 do século XX; o Plano de Urbanização Parcial do Ingote, no final dos anos 60, pelo engenheiro Moutinho dos Santos; a Revisão do Plano Parcial do Ingote, em 1985, passados dez anos da sua adjudicação; e o Plano de Pormenor do arquitecto Hestnes Ferreira. Contudo, a ineficácia na coordenação destes planeamentos, com a agravante do atraso que eles provocaram na definição de operações de “resgate” territorial, levaram a que esta área da cidade fosse relegada para outras agendas, sem solução à vista, acarretando a inevitável *“desvalorização ou secundarização do papel do planeamento urbanístico”* (Santos, 2006, p. 110).

Raquel Santos (2006, p. 109) explica: *“Desde início, elegeu-se o Planalto do Ingote como unidade residencial para a população operária. E em posteriores projectos de urbanização como o bairro da Federação de Caixas de Previdência, o bairro Municipal do Ingote ou no Plano Integrado do Ingote, é mantida e nunca questionada aquela sectorização. (...) Portanto a segregação social e funcional existente foi inicialmente determinada e posteriormente assumida até aos anos 80.”*

### Análise Morfológica

#### **Relação entre o construído e a topografia**

*“Erguendo-se dos vales, numa contracção de cotas, o Ingote é uma elevação à escala das demais colinas urbanas da cidade. Fortes pendentes a sul, nascente e poente sustentam a plataforma que se prolonga em planalto no sentido norte.”* (Santos, 2006, p. 59)

O Planalto do Ingote, situa-se, altimetricamente, entre a cota 80 e 110, sendo limitado pelo Vale de Figueiras, a Sudeste, e pelo Monte Formoso, a Sudoeste. Como explica Raquel Santos (2006, p. 59), o Planalto do Ingote *“estrutura o relevo em três vertentes predominantemente expostas a nascente, poente e a sul”*. No sopé, a sul, encontra-se o Vale de Coselhas, onde *“o leito do Mondego se estende na planície a poente”* (Santos, 2006, p. 59).

A sua topografia e paisagem, tal como estão destacadas no “Mapa de Relação entre o Construído e a Topografia do Ingote”, são maioritariamente constituídas por relevo íngreme, situando-se nas vertentes mais acentuadas do Planalto a zona habitacional, a qual é definida por três bairros: Ingote, Rosa e António Sérgio.

Contudo, tendo em conta a legibilidade urbana e a forma como estes três bairros se apresentam, torna-se notório o enclave urbano em que o Planalto do Ingote se encontra, evidenciando que “o

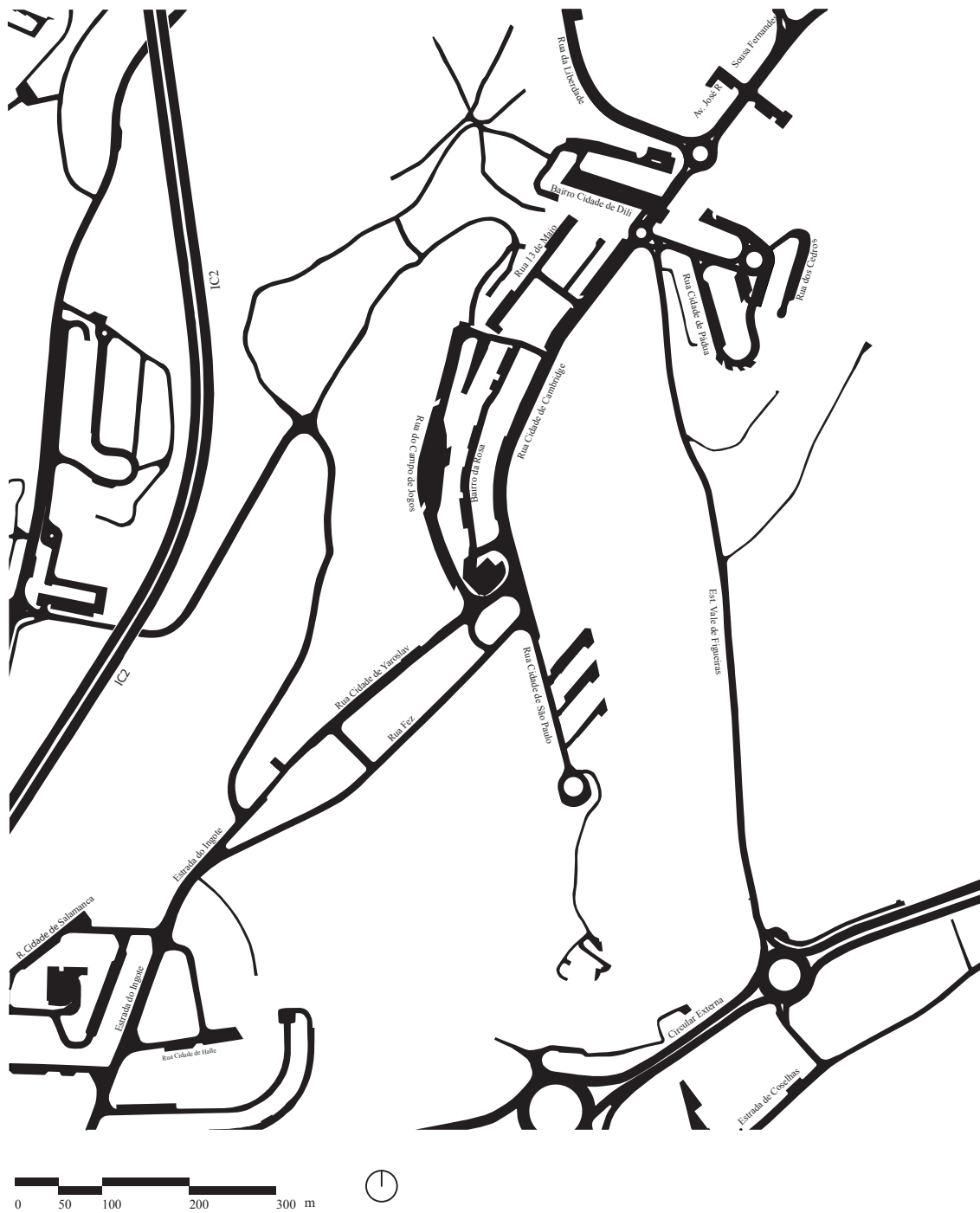


IMAGEM 48 Mapa de Estudo das Vias da Área Urbana do Ingote

*território do planalto, das relações próximas e extensões possíveis, parece entalado entre a cidade a uns metros e a periferia norte – a zona industrial já definida em 40 no Plano De Gröer.”*  
(Santos, 2006, p. 79)

### **Estudo das vias**

Numa relação íntima entre o construído e o vazio, entende-se que a malha e a estrutura urbana em torno do Planalto do Ingote são pouco desenvolvidas e apresentam, até, algumas características rurais, sobretudo pela escassez de regularização e pela inadequada qualidade / legibilidade urbana.

Desde o sopé do Vale de Coselhas ao planalto do Ingote verifica-se que a tendência de acesso é de perfeito “rompimento” com as fortes e íngremes vertentes. No “Mapa de Estudo das Vias da Área Urbana do Ingote” consegue-se perceber, com clareza, a fronteira existente entre o Planalto e a restante estrutura espacial, a Este, Sul e Poente. A partir destas três direcções, são três as ligações existentes com o Planalto e, em consequência, com os bairros. A via principal que permite a ramificação das divisões viárias, através de uma leitura espacial contínua, é a estrada do Ingote que, vinda do Sul, com o nome Rua Cidade de Poitiers, rompe o Monte Formoso, permitindo o acesso aos bairros. Esta ligação suave, mais a sul, emboca, na sua cota mais baixa, no nó viário complexo e por vezes confuso, “Casa do Sal”, no Vale de Coselhas. A comunicação que se dá com os bairros é permitida pela bipartição desta rua em Estrada do Ingote e Rua Fez. Por último, estas duas ruas são continuadas pela Rua Cidade de Cambridge, atravessando o bairro do Ingote e fazendo a sua ligação à Rua da Liberdade, a Noroeste, e à Avenida José Sousa Fernandes, a Nordeste.

De acordo com o mapa de estudo das vias, o traçado urbano destes bairros é regulado por cruzamentos viários e acessos particularmente ramificados e não lineares. Contudo, existem sucessões de vias que pendem para uma geometria irregular e espontânea, e por vezes rural e informal, tais como as que rasgam os declives deste Planalto, a Poente e a Nascente. Vindo de Este, a Circular Externa é o meio viário rápido e ao mesmo tempo inibidor de relação territorial, pela marca e impacto que cria na estrutura espacial de pequena escala. Porém, é a partir desta estrutura viária que existe a ligação ao bairro, num ponto nodal, feito na confluência com a Estrada Vale de Figueiras. A rua / estrada, sinuosa e transversal à Circular Externa, estabelece o contacto acentuado das duas cotas – baixa e alta. A Poente, o acesso é feito a partir de outra freguesia, a freguesia de Eiras, por estradas com escassas qualidades viárias, mas que contornam a direcção natural das curvas de nível do terreno.

Convém salientar que a fragmentação urbana e a dualidade entre limite e transposição territorial são particularidades que convivem neste cenário urbano. A fronteira que espartilha o Planalto do



IMAGEM 49 Mapa de Estudo Parcelar da Área Urbana do Ingote



IMAGEM 50 Mapa de Estudo da Área Construída do Ingote

IMAGEM 49

IMAGEM 50

Ingote, na sua cota mais baixa, é a Circular Externa, desde Este a Sul, o Nó da Casa do Sal, a Sul e a Estrada de Eiras, bem como a linha de caminho-de-ferro que liga a Estação Nova à Estação Velha, a Poente. É, por isso, notória a inexistência de conexões com o Vale de Coselhas, que permitam mais entradas e saídas, e nesse sentido, uma maior dignificação dos espaços existentes. A legibilidade urbana é também evidenciada pela estruturação de algumas vias em *cul-de-sac*, isto é, em bolhas isoladas que não permitem a fluidez contínua da rede viária.

### **Estudo parcelar**

O “Mapa de Estudo Parcelar da Área Urbana do Ingote” permite perceber a imensidão de terreno expectante e desocupado, reforçando a ideia de que o Planalto do Ingote e os seus bairros são espacialmente periféricos. O processo de desenvolvimento, de crescimento e de ocupação ainda é delicado, pois encontram-se terrenos urbanos, expectantes, maioritariamente dominados pela vegetação. A escala dos lotes residenciais aponta para a existência tanto de lotes habitacionais, como de habitações unifamiliares de 2 ou 3 pisos.

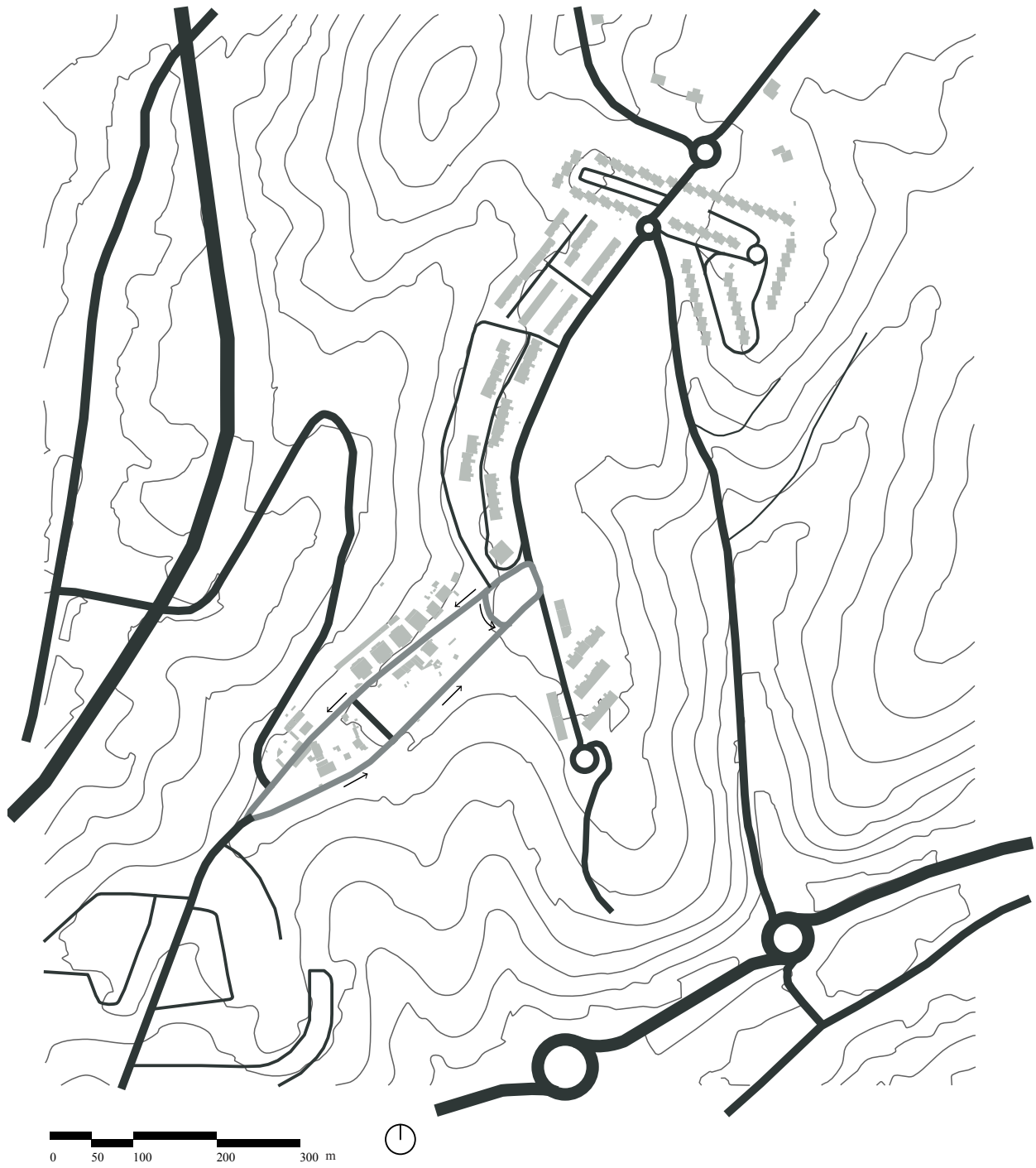
O mapa transparece, também, o desenvolvimento habitacional, sobretudo no Planalto, onde os lotes estão já espacialmente estruturados e conformados por blocos de habitação formalmente edificadas. A Estrada do Ingote, que liga o centro urbano ao planalto, serve de distribuidor urbano, mas é, igualmente, um eixo que divide a área residencial, do ponto mais alto do Planalto à paisagem difundida no horizonte. A escala das ruas também se torna perceptível quando se elabora este tipo de mapeamento, adquirindo as ruas uma grande dimensão, fruto da íntima relação que têm com a paisagem, ao invés de com a construção.

### **Estudo da área construída**

A legibilidade urbana pauta a área afecta ao Planalto do Ingote, pela miscigenação da implantação das construções, tanto regulares como esporádicas e isoladas, resultado da sua condição periférica.

A escala das construções indica a diferença funcional, bem como a diferença social dos próprios usuários, que estão organizados ora em blocos habitacionais de 4 a 6 pisos, formando um bairro, como em habitações unifamiliares de 1 a 3 pisos, formando edifícios de habitação isolados e distintos.

Assim, consegue-se entender a estrutura espacial, dominada e agrupada em duas áreas distintas: os três bairros do Planalto do Ingote – Ingote, Rosa e António Sérgio – a Nordeste, e o bairro de Monte Formoso, a Sudoeste. No “Mapa de Estudo da Área Construída do Ingote”, vislumbra-se



- Vias de dois sentidos
- Vias de um sentido
- Sentido das vias

IMAGEM 51 Mapa de Estudo da Mobilidade e Acessibilidade do Ingote



a ausência de construções a meia encosta do Planalto, bem como a dispersão do edificado e a falta de urbanidade deste local.

A fileira de construções que conduzem à Circular Externa assume o papel de “condutor urbano” e de leitor espacial contínuo ao longo da vertente Sul e Sudeste. Porém, as suas tipologias de construção, pequenas e desorganizadas, quebram a regularidade do território.

Por fim, no sentido Sudeste e no limite Noroeste apresenta-se a zona industrial junto à Circular Externa e a área residencial e também industrial da freguesia de Eiras, respectivamente.

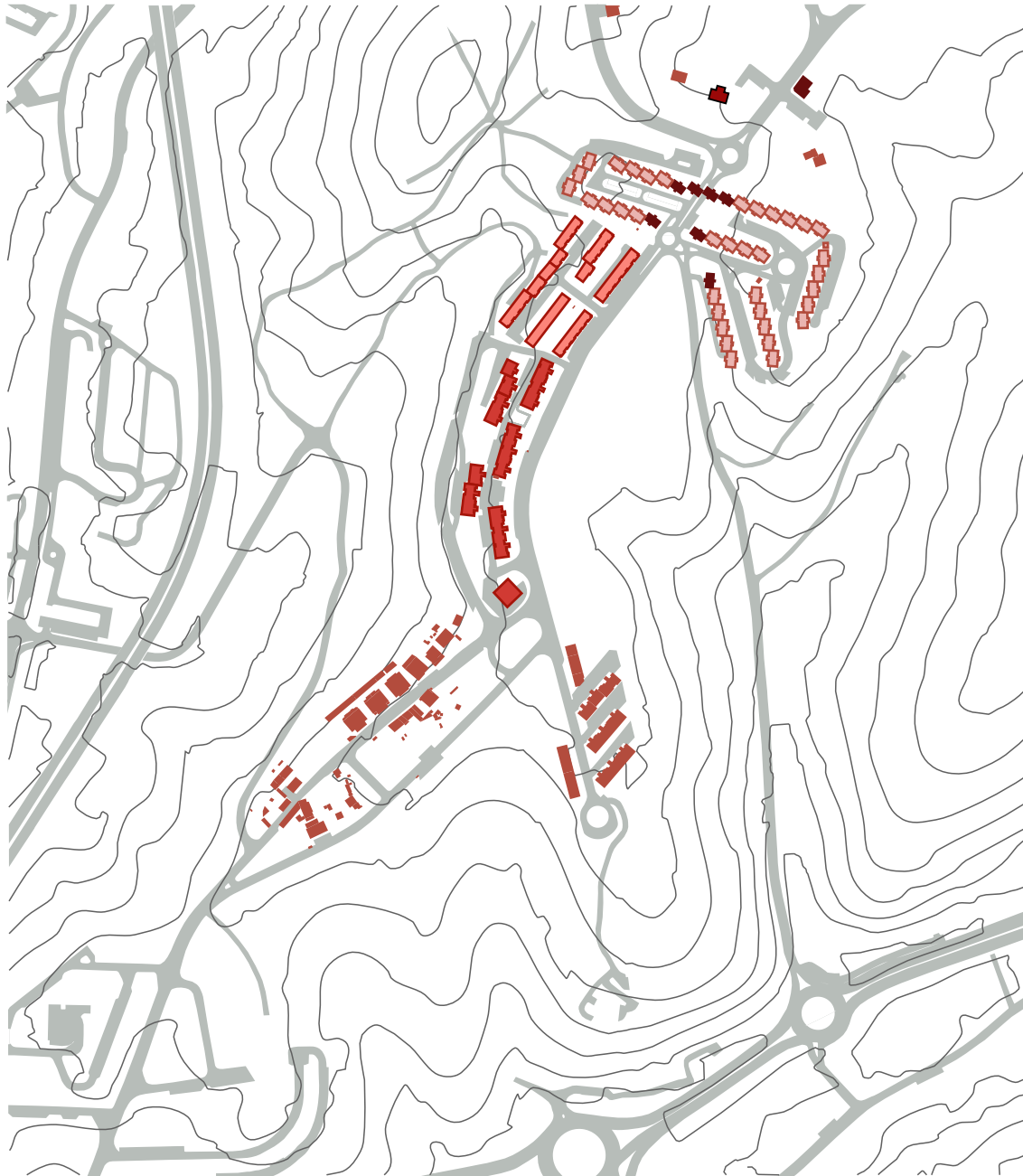
### **Estudo da mobilidade e acessibilidade**

Neste local, resultado da escala das vias de acesso, o conceito de rua conformada pela construção é inexistente, retirando a *vivência social*, sendo, porém, o modelo moderno da Carta de Atenas. A espacialidade das unidades habitacionais não permite que os “cruzamentos” e os encontros se proporcionem, pela ausência de espaços e equipamentos públicos dignos e conectados. Tal acontece porque, de uma forma generalizada, o bairro está intrinsecamente relacionado com a paisagem e não com a estrutura espacial do centro da cidade. Posto isto, a leitura espacial fragmentada leva a que se verifiquem duas situações: o binómio pessoas – automóveis, bem como a articulação talhada nas cotas mais baixas, junto ao Vale de Coselhas e ao nó que se estende da Avenida Fernão de Magalhães à Estação Velha.

O desenho viário complexo, evidenciado no “Mapa de Estudo de Mobilidade e Acessibilidade do Ingote”, embora permita o adensamento da periferização e da segregação espacial, mostra que a acessibilidade ao bairro não está comprometida. A área é acessível e permeável ao movimento, verificada na entrada e saída de transeuntes, através do uso maioritário do veículo automóvel, deixando em aberto a possibilidade de ser feita por outros meios alternativos. A facilidade em percorrer o Planalto de bicicleta, verificada com a introdução de ciclovias e de acessos pedonais, seria uma das medidas impulsionadoras do derrube do estigma social a que o bairro está sujeito.

#### Proposta:

As propostas surgem como um procedimento de densificação dos bairros – Ingote, António Sérgio e Rosa - tornando o Planalto uma área atractiva e procurada por outros cidadãos. Com esta medida, procura-se diminuir os resultados da segregação espacial, que traz com ele o avançar do estigma de marginalização social. Uma vez que os bairros não se encontram dentro do tecido urbano consistente, tenta-se fornecer uma nova centralidade a este local, que passa não só por destruir barreiras arquitectónicas, mas também por solucionar os problemas de índole social, a partir de uma nova costura arquitectónica do centro histórico.



- Bairro da Rosa - 6 pisos habitacionais
- Bairro António Sérgio - 6 pisos habitacionais
- Bairro do Ingote - 4 a 6 pisos habitacionais, sede da AMBI e Centro Comunitário São Ped
- Habitação
- Escola
- Misto - Habitação e Comércio

**IMAGEM 52** Mapa de Estudo da Funcionalidade dos Equipamentos do Ingote

Com estas medidas, consegue-se, por um lado, destruir barreiras e promover a ligação e a continuidade viária no bairro e, por outro, devolver uma identidade social e económica a esta zona, ao alargar e estender a rede pública de transportes. A inserção de mais meios de transporte público e suaves, a partir do estabelecimento de ciclovias e de outras infraestruturas de apoio, destinadas a bicicletas e peões, é outra das propostas que visa transformar as ruas obsoletas em espaços contínuos, vividos e usufruídos.

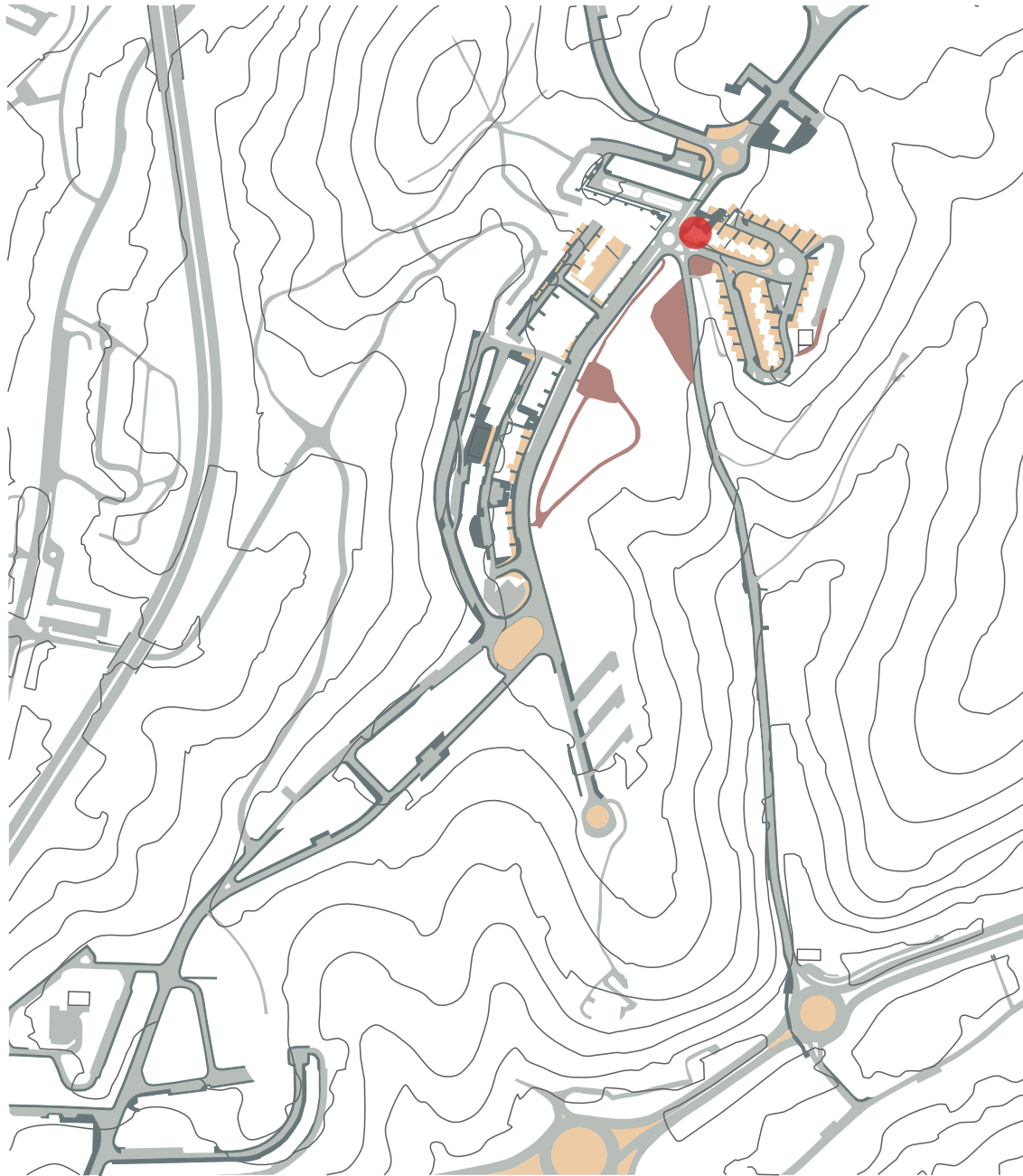
Por forma a não danificar a paisagem e para que esta não se torne um espaço dominado pelo Homem, procura-se controlar a abertura de vias, articulando as acessibilidades com a natureza.

### **Estudo da funcionalidade dos equipamentos**

Os bairros afectos ao Planalto do Ingote oferecem condições para que a troca cultural seja uma medida impulsionadora de diversidade e de mais vivência social. De acordo com o desenho do “Mapa de Estudo da Funcionalidade dos Equipamentos do Ingote”, a estrutura espacial dos bairros permite a criação de vários momentos de interioridade, domesticidade e de grande exposição e contacto com a rua. O que possibilita a interacção e a dualidade de ambientes é a disposição tipológica dos blocos habitacionais, compreendida na sua geometria repetida, onde os avanços e recuos ao nível do solo são evidentes. Arquitectonicamente, as edificações de 4 a 6 pisos no Ingote e de 6 pisos nos bairros António Sérgio e Rosa têm uma materialidade corrente, em que a estrutura é de betão e alvenaria de tijolo. Além de serem blocos de habitação, foram readaptados para outros usos e funcionalidades, onde as caves e os pisos térreos servem de arrumos, zonas comerciais, e onde há espaço para se estabelecer uma mercearia, um cabeleireiro, um café/bar, uma padaria/pastelaria, um supermercado, um talho, uma churrascaria e uma casa de cortinados. Também foram ocupados por instituições sociais e de caridade, como a sede da AMBI (Associação de Moradores do Ingote) e o Centro Comunitário de S. Pedro com ATL, infantário, centro de dia e centro paroquial (Santos, 2006).

No bairro da Rosa, verifica-se, igualmente, a presença de espaços destinados a instituições sociais como a Cáritas Diocesana, a sede de uma associação cigana, o Centro Municipal de Acção Social e a Associação Trampolim.

Desta forma, da leitura espacial percebe-se que esta é uma área heterogénea e bastante vivida, mas que necessita de ser solidificada e conformada, ainda mais pelo espírito de coesão e abrangência social, papel que é desempenhado pelas instituições sociais, as quais adensam estes valores.



- Vias
- Passeios
- Campo Desportivo
- Vegetação e Espaço Público Formais
- Vegetação e Espaço Público Informais
- Ponto de encontro dos moradores do bairro - Largo da Amizade

**IMAGEM 53** Mapa de Estudo dos Pavimentos e Espaços Públicos do Ingote

Como já foi referido anteriormente, o nível de segregação espacial está associado à marginalização social, que depende muito do sucesso económico e social a que os habitantes destes bairros estão sujeitos. Quanto maior forem os níveis de desemprego e de escolaridade, maiores serão as consequências de uma má gestão pública e habitacional por parte dos próprios moradores, que não vêem na esfera pública um local identitário e carregado de simbologia e de valores, “(...) conduzindo a processos de “isolamento” face aos espaços envolventes.” (Baptista & Marinho, 1997, p. 12)

#### Proposta:

Os bairros do Planalto do Ingote têm uma variedade de equipamentos sociais e comerciais que possibilitam o desenvolvimento económico sustentável e a independência face a outros centros económicos e comerciais. Contudo, é necessário incrementar outro tipo de usos que promovam o rápido crescimento e a densificação destes bairros, associado não só ao aumento do número de moradores, porque o que é dominante é a quantidade habitacional, mas também ao aumento do nível cultural, económico e social. Posto isto, os equipamentos que constituem a proposta são de carácter urbano, económico, cultural e social, traduzindo-se em estruturas de apoio às hortas urbanas, às ciclovias e ao mercado que complementa a produção e a venda de artigos criados por produtores locais e pelos próprios moradores, como incentivo à promoção de uma Economia Solidária. Como forma de consolidar a rua através de mais equipamentos, também fazem parte da proposta a criação de mais habitação, como componente de densificação habitacional. A partir deste conjunto de propostas, complementam-se as faculdades e as valências que o bairro do Ingote tem a possibilidade de oferecer.

#### **Estudo dos pavimentos e espaços públicos**

Como já foi dito anteriormente, a disposição espacial dos bairros permite que haja lugar à multiplicidade e à diversidade de usos e apropriações. O acesso aos vários blocos de habitação é feito verticalmente e escalonado por escadas externas, onde as relações sociais se adensam e se fortalecem. Os espaços e arruamentos destinados aos moradores e a outros transeuntes são, maioritariamente, de betuminoso e a rua, desenhada no “Mapa de Estudo dos Pavimentos e Espaços Públicos do Ingote”, possui um traçado formalmente urbano, não tendo, contudo, uma funcionalidade específica, pela falta de hierarquia viária.

A qualidade arquitectónica com que os arruamentos foram construídos é vulgar, mas não informal. Assim, dá-se lugar ao movimento, ao uso e à fluidez de trânsito e de pessoas, fazendo da frente de rua um palco de abertura e aceitação urbana. Embora o bairro seja palco de grande movimento e atravessamento, é somente vivido pelos moradores, pois a escassez de espaços



públicos é notória, quando se trata de atrair mais pessoas, que não sejam moradores, a viverem e a experienciarem as habilitações que o bairro poderia vir a ter. Os moradores encontram-se, sobretudo, no “Largo da Amizade”, que se trata de um espaço entre os blocos do lado nascente do bairro do Ingote, tipologicamente conformado por escadas de ligação das duas ruas habitacionais, com diferentes cotas<sup>36</sup>.

Encontra-se o espaço ideal para que o contacto do bairro, particularmente no bairro do Ingote, seja feito em plataformas escalonadas, que têm uma grande abertura para todo o Planalto. Contudo, no tardo dos blocos habitacionais, sobretudo no bairro da Rosa, experiencia-se o vazio, o abandono e o silêncio, que por vezes é interrompido pelo uso indevido dos espaços numa atitude de vandalismo.

As actividades aí praticadas são variadas, e a leitura espacial que daqui se retira é a de que a rua não é consolidada nem conformada pelos edifícios, mas pela paisagem.

#### Proposta:

As oportunidades que surgem, ao nível dos espaços públicos, relacionam-se com um dos pontos mais problemáticos dos três bairros: a inexistência de espaços públicos qualificados e ao mesmo tempo atractivos para a comunidade. A rua carrega em si o papel de espaço público. Contudo, ela não está consolidada nem foi projectada como espaço de conexão e de estabelecimento de relações de proximidade entre os vizinhos e outros transeuntes. A adaptação da rua a um edifício ou a outro espaço público é importante na criação de relações de inclusão e de regeneração espacial. Logo, é proposta uma vasta rede de espaços que se interliguem e que se comuniquem, ao nível do solo, como a continuação de ciclovias, a dignificação do traçado da rua, a implementação de mais mobiliário urbano, como bancos, contentores do lixo, a postes de iluminação e escadas urbanas. A clarificação e distinção do espaço do peão do espaço automóvel é feita a partir do desenho arquitectónico.

*“O automóvel tende a apropriar-se de todo o espaço urbano, invadindo o espaço do peão e condicionando fortemente o uso dos espaços de recreio e lazer, nomeadamente os de pequena dimensão em áreas mais centrais, exigindo soluções para as necessidades de estacionamento e modalidades de desenho urbano que incentivem os percursos pedonais e o recurso a outros modos de transporte como bicicleta e transporte colectivo, nas pequenas deslocações.”* (Baptista & Marinho, 1997, p. 70)

---

<sup>36</sup> O grupo *Peão Team* teve uma reunião com a Associação Trampolim, uma associação de apoio a jovens economicamente carentes e socialmente marginalizados, onde foram expostos os pontos problemáticos, as necessidades e as valências dos bairros e dos seus moradores, em Novembro de 2013.



0 50 100 200 300 m



- Vegetação Formal
- Vegetação Expectante

IMAGEM 54 Mapa de Identificação da Vegetação e Áreas Verdes do Ingote



## Identificação da vegetação e áreas verdes

*“A nascente, o manto vegetal rasgado pela circular externa do Vale de Coselhas e ao fundo, a silhueta da cidade que se ergue encimada pela Alta. A sul, filtrados pela teia viária, o verde denso do Choupal, o rio e a colina de Santa Clara. Para lá da mancha suburbana, os campos de Mondego na planura a perder de vista onde se põe o sol.”* (Santos, 2006, p. 59)

Na leitura espacial e global, observa-se que no “Mapa de Identificação da Vegetação e das Áreas Verdes do Ingote” a vegetação que rodeia o Planalto do Ingote é cerrada, vasta e densa, nas vertentes Este, Sul e Oeste, embora no topo do Planalto a vegetação seja mais do tipo rasteira e fragmentada. Pela deslocalização física do Planalto face ao centro da cidade, os espaços verdes urbanos existentes, próximos dos bairros, são o Choupal e parque verde, localizados nos interstícios do nó viário da “Casa do Sal”, no Vale de Coselhas, junto à antiga fábrica de curtumes.

Os únicos espaços verdes existentes nos bairros são os espaços ajardinados, cuidados pelos habitantes, os quais antecedem a entrada nos edifícios. Estes espaços têm uma função de embelezamento e de ostentação, ao retirarem a conformação de um ar pesado e bruto, causada pela materialidade construtiva dos blocos de habitação. Contudo, há outros que são derivados do abandono e da informalidade. Assim, como será visível no mapa que identifica a vegetação e áreas verdes, não existem espaços verdes de uso formal e de apropriação urbana. Pelo contrário, abundam espaços sobranceiros, inóspitos de qualidade arquitectónica, como que à espera de tratamento e de cuidado.

Proposta:

Já que o Planalto do Ingote é rodeado por um vasto manto verde, uma oportunidade de qualificar esta zona traduz-se no reaproveitamento das suas encostas em áreas produtivas, dando-lhes uma funcionalidade e usos inovadores e criativos, tais como renovar e converter a área verde em hortas urbanas. Numa tentativa de promover a sustentabilidade económica, ambiental e paisagística, retira-se o ar abrupto e inexplorado que esta imensidão verdejante transmite. O método de tornar as encostas em hortas urbanas passa por sensibilizar a população para os benefícios que este programa terá na promoção e difusão dos bairros, ao nível local e municipal.

Assim, os espaços verdes, formais e controlados, também podem servir de base para mais ligações pedonais, numa tentativa de lhes conferir, simultaneamente, um sentido estético e funcional.



### **Conclusão da observação**

O Planalto do Ingote é um núcleo habitacional que tem potencial de consolidação e de densificação urbana, pela sua morfologia ampla e variada, de grande acessibilidade e fluidez, verificada na legibilidade urbana com outras áreas da cidade.

É uma área que se encontra espacialmente descolada do centro da cidade, mas relacionada com outros bairros contíguos, tendo a possibilidade de se definir como uma zona próspera, com altos níveis de qualidade habitacional.

O negativismo associado aos bairros do Planalto prende-se sobretudo com aspectos sociais, em detrimento de aspectos arquitectónicos. Embora monofuncional, é uma zona socialmente heterogénea onde, maioritariamente, foram alojadas pessoas vindas de cenários extremos de pobreza e de mendicidade na cidade de Coimbra. Desta forma, torna-se necessário não só reforçar os aspectos sociais e o *software*, como é, também, fundamental criar plataformas e bases sólidas e arquitectónicas, o *hardware*, onde a população do bairro se consiga rever no cenário urbano. Dá-se a este lugar uma nova vivência, mais densa e coesa – o *Ingote Plateau* - ao nível de espaços e equipamentos públicos.

Assim, promove-se a criação de mais espaços públicos e cívicos que estejam ao cuidado da população, numa demanda de lhes atribuir responsabilidade para com os espaços que são, também, seus e da cidade.



## ESPAÇOS PÚBLICOS PARA A PERIFERIA

O capítulo que agora se apresenta, tem como propósito identificar as componentes que contribuíram para a realização do projecto final, evidenciando a relação sustentada e a forma como os mapas da análise serviram de base e deram contributo para a formação da estratégia final.

Como exposto anteriormente, este trabalho nasce da minha participação no concurso promovido pelas Nações Unidas, departamento da habitação: *Urban Revitalization of Mass Housing*.

Em primeiro lugar, como Estratégia de Grupo, será explicado o motivo pelo qual este trabalho surgiu. Nesse subcapítulo, mostrarei o contexto em que tanto o Concurso da UN- Habitat, como o projecto de grupo nasceu com base nas teorias sustentáveis da Economia Solidária, promovendo espaços e práticas de carácter comunitário.

Seguidamente, e como resultado das várias propostas feitas na Análise (*vide* capítulo anterior), surge a construção do projecto, a Acção Projectual, que assenta na conexão da baixa da cidade com os dois bairros, urbanisticamente periféricos. O conteúdo projectual prende-se com diferentes metodologias de trabalho sistemáticas e congruentes: enquanto uma antecede o Projecto, a outra desmonta-o, numa tentativa de o concretizar. São elas o Processo de Trabalho e a Interpretação do Projecto, respectivamente. Assim, enquanto a primeira conduz a uma estrutura que materializa as ideias de projecto, a segunda fecha a sua realização numa base desconstrutiva, crítica e interpretativa, decorrente das necessidades, fraquezas, oportunidades e forças daqueles



**IMAGEM 55** Estratégia do *PeãoTeam* para a cidade de Coimbra - Concurso *Urban Revitalization of Mass Housing*

locais. Ou seja, devolve-se ao método analítico a estratégia que ali era ausente, estruturando e fragmentando a proposta geral, para cada um dos bairros em estudo.

O Projecto propriamente dito, como estratégia urbana, e como sistema de trabalho, situa-se entre o Processo de Trabalho (*vide* desenhos de Processo no Anexo VII) e a sua Interpretação. No Projecto, mostrar-se-á o resultado final desse processo de trabalho, cujo fim encontra nos desenhos as novas propostas, em concordância com as debilidades e forças mapeadas em cada bairro.

### **Estratégia de Grupo - Equipa Peão**

#### Concurso UN- Habitat: *Urban Revitalization Of Mass Housing*

O Concurso Internacional lançado pela UN-Habitat, *Urban Revitalization of Mass Housing*, visou promover a regeneração urbana, através da implementação de novas políticas habitacionais, em concreto, no quadro da habitação social em Coimbra. Como tal, foi necessário rever e reavaliar o panorama da habitação social, tanto a nível nacional como a nível municipal, com grande enfoque nos séculos XX e XXI. Tornou-se fundamental entender as fraquezas e oportunidades que poderiam advir da situação municipal, numa perspectiva transdisciplinar. Assim, com este objectivo, a equipa foi constituída por elementos das mais variadas áreas, tais como a arquitectura, engenharia civil, geografia, economia e sociologia.

Pensar na cidade como um todo e como um direito social comum é ultrapassar o estigma social, a segregação espacial e a marginalização que lhe está intrínseca. A equipa *Peão Team* escolheu a cidade de Coimbra como objecto de trabalho. Pensar em estratégias densificadoras e fortalecedoras do tecido urbano é pensar na dinâmica bilateral, interna e externa da cidade. Como tal, achou-se essencial estabelecer metodologias de reabilitação do centro da cidade, a par com o fortalecimento periférico, a partir da mobilidade e da criação de novas infraestruturas materializadoras e impulsionadoras de habilitações económicas e sociais. Partiu-se, a nível local, dos bairros sociais da Conchada, do Ingote e da Relvinha, com forte conjuntura socioeconómica, histórica e territorial. (Galego et al., 2014) Para além da componente projectual, tiveram-se em consideração vários temas para a concepção da análise feita em cada bairro, tais como: cidade-periferia; habitação social; mobilidade e acessibilidade; espaço público periférico; hortas e agricultura urbana; sustentabilidade económica e social.



**IMAGEM 56** Projecto do *PeãoTeam* - Concurso *Urban Revitalization of Mass Housing*



“(…) *Introduzem-se dispositivos arquitectónicos reconciliadores da qualidade espacial da cidade: escala macro e micro. Habitação, agricultura urbana, espaço público, mobilidade e infraestruturas situam-se no mesmo nível estratégico, fortalecendo e sustentando um tecido socio-económico. Ultrapassa-se, assim, a monofuncionalidade, o espaço público torna-se infraestrutural e a comunidade reforça-se sócio-economicamente de forma participada e em inter-cooperação com os restantes actores (público-privados) da cidade.* “ (Galego et al., 2014, p. 1)

Com a participação de vários agentes, dividiu-se o processo do trabalho em diversas etapas. Metodologicamente, e em primeiro lugar, procurou-se entender as teorias e conceitos inerentes ao conceito de *mass housing*. Em segundo lugar, e atendendo aos diferentes *backgrounds* dos vários elementos da equipa, fez-se um *workshop* com alguns elementos de uma comunidade do bairro do Ingote, a fim de perceber os seus sucessos e insucessos e dificuldades. Assim, traçou-se uma estratégia comum e transdisciplinar. Os *inputs* dos vários membros dessa comunidade permitiram compreender os *deficits* a que os bairros – Conchada, Ingote e Relvinha - eram sujeitos, no que toca à sua gestão, planeamento territorial e comunitário. Em terceiro e último lugar, a investigação viu no desenho projectual a solução para uma realidade mais integradora e coerente, no contexto urbano de Coimbra. Esta fase final foi desenvolvida, também, a partir de uma reunião com autoridades locais, com vista a compreender as condições de desenvolvimento do projecto num futuro alargado, nomeadamente quanto às políticas urbanas e habitacionais do Município.

O desenho arquitectónico e urbano valida a *cidade* e tem como objectivo combater não só a monofuncionalidade e o abandono do centro, como também o empobrecimento espacial.

A proposta foi desenhada e pensada com base na polaridade de experiências dos vários elementos, na ideia de que o desenho arquitectónico por si só não se torna solução. Em resultado desta cooperação, surgiu uma nova centralidade na cidade, o *Ingote Plateau*, como elemento agregador. A conjugação da melhoria dos meios de mobilidade e acessibilidade com os conceitos praticados à luz da Economia Solidária permitiram integrar e reconciliar uma solução arquitectónico-espacial, em grande e pequena escala, em simultâneo com a costura urbana dos dois bairros.

Com o intuito de resolver a questão da monofuncionalidade e, em consequência, promover uma dinâmica demográfica mais coesa nesses bairros periféricos, foi crucial relacionar o papel da habitação social com os outros dispositivos arquitectónicos, como o espaço público e outras infraestruturas. Nesse sentido, a proposta da equipa assentou na consolidação de vários aspectos (*vide* relatórios e artigos da Equipa *Peão* para o Concurso da UN-Habitat: *Urban Revitalization*

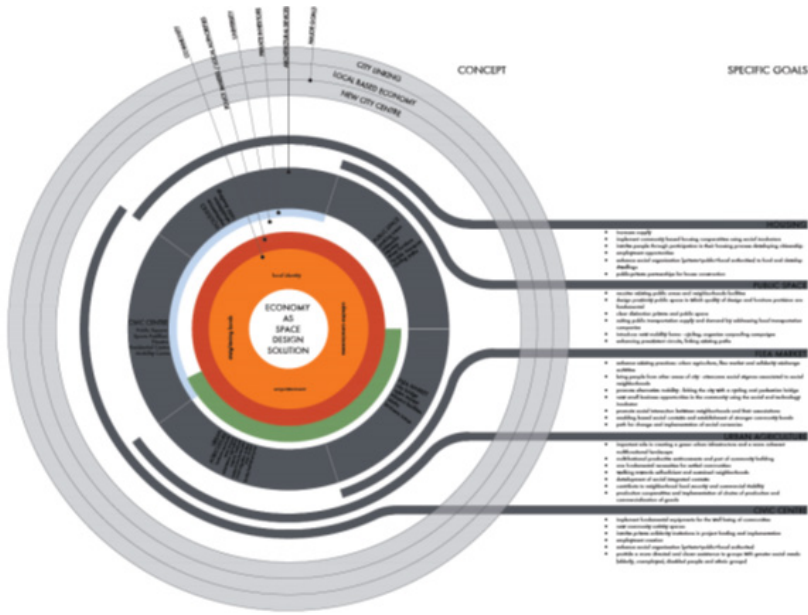


IMAGEM 57

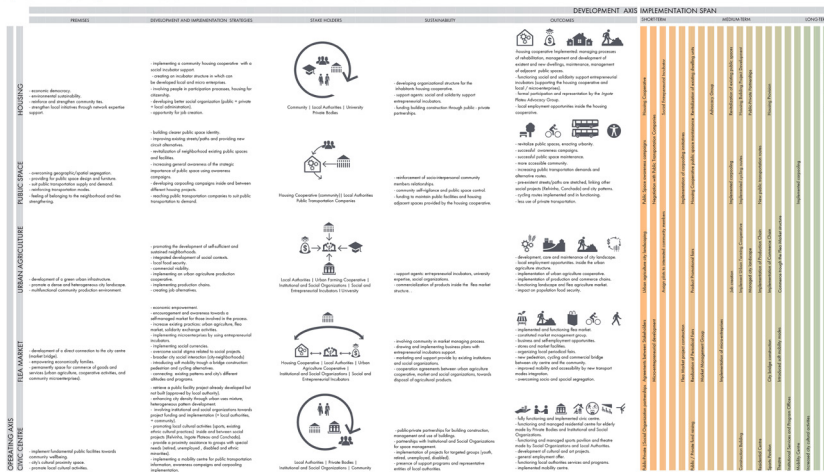


IMAGEM 58

IMAGEM 57 Diagrama de Projecto do PeãoTeam - Concurso Urban Revitalization of Mass Housing

IMAGEM 58 Plano Operativo do PeãoTeam sustentado pelas Acções de uma Economia Solidária - Concurso Urban Revitalization of Mass Housing

*of Mass Housing* nos Anexos I, II e III). Vão desde a construção de habitação e revitalização do seu campo habitacional; regeneração e redesenho de espaço público e de mais equipamentos / infraestruturas solidificadoras da esfera pública; construção de um mercado ponte, que se torna num objecto que coloca, também, em prática, as actividades levadas a cabo pela Economia Solidária e que cose as encostas da Conchada e do Ingote. Passam, também, pela implementação de hortas urbanas e o despertar para uma nova necessidade, a agricultura urbana; e, por fim, reaproveitamento do projecto do arquitecto João Carrilho da Graça para a implementação de um centro cívico para os moradores dos bairros do Ingote e Rosa (*vide* painéis da Estratégia Urbana elaborados pela Equipa *Peão* para o Concurso da UN-Habitat: *Urban Revitalization of Mass Housing* no Anexo IV). Em suma, o plano de trabalho assentou em princípios básicos, de intensificação e densificação tanto do centro da cidade, como dos seus limites periféricos. Com esse fim tentou-se: estabelecer um contexto misto (os chamados *mixed uses*); enriquecer o espaço público; instituir mais acessos e meios de transporte alternativos, como vias pedonais e cicláveis e, por fim, desenvolver estruturas económicas, que sustentem as premissas de uma Economia Solidária. Esta última baseia-se na cooperação dos vários actores comunitários, desde moradores a instituições, como a Câmara Municipal e privados, na promoção de uma melhoria da qualidade de vida, onde a Conchada e o Ingote poderiam servir de exemplo. (PeãoTeam, 2014)

A estratégia individual, de Articulação da Conchada e do Ingote com o centro da cidade, desenvolvida neste trabalho, foi ao encontro, seguiu e transformou alguns aspectos formalizados pela Equipa *Peão*. Os que foram adoptados passam, tanto pela criação de hortas urbanas, formalizando as encostas dos dois bairros em parques verdes urbanos, como pela introdução de mecanismos que complementem a adopção de um sistema de mobilidade alternativa, através de vias cicláveis. Os outros aspectos, elaborados pela *Peão Team* mas transformados para o projecto individual, foram igualmente de encontro com a premissa instituída - a de ligar os dois bairros. Então, fazia parte do projecto da *Equipa Peão* uma ponte pedonal à cota 90, que estabelecia a ligação dos dois bairros, a partir da plataforma da Conchada e do mercado que se fixava no planalto do Ingote. Esta ligação peculiar, traduzida numa ponte, denominava-se de mercado – ponte. No projecto individual essa ligação é fragmentada em percursos pedonais, tanto horizontais como verticais a várias cotas, tendo como exemplos, na Conchada, o percurso pedonal horizontal a meia encosta que faz ligação com escadas rolantes e elevadores. Na encosta do Ingote, essa articulação é feita por um funicular e por escadas rolantes, que têm no novo mercado circular, a meia encosta, o seu ponto rotular e nodal. Ao contrário de se projectar um mercado - ponte à cota 90, este trabalho vem propor um mercado circular que serve, também, de interface dos novos sistemas de mobilidade. Desta forma, o trabalho procurou, como consequência, urbanizar a área onde o novo mercado se vem estabelecer. De acordo com o objectivo de dar uma nova centralidade a cada um dos bairros, as plataformas desenvolvidas no trabalho individual (*vide*



subcapítulo seguinte *Acção Projectual*) determinam a edificação de equipamentos comerciais, habitacionais e de cariz social que servem de âncoras aos novos percursos pedonais.

### Economia Solidária

Com base nas necessidades dos moradores dos três bairros e com o intuito de impulsionar uma sociedade e economia mais democrática, foram implementadas estratégias e definidos objectivos no âmbito da Economia Solidária.

A emancipação social e a democracia económica cruzam-se com requisitos de variadas ordens, desde o capitalismo ao socialismo, numa sociedade cada vez mais exigente mas também mais fragmentada espacial e socialmente. O conceito de Economia Solidária distingue duas dimensões: uma sociopolítica e outra socioeconómica. (Galego et al., 2014) Como tal, achou-se necessário reavaliar o contexto de segregação e de marginalização social e económica a que os bairros estão sujeitos, bem como o estigma de que são alvos, a partir do fortalecimento económico naqueles territórios. Consequentemente, ao aplicar metodologias sustentavelmente económicas, está-se a criar uma dinâmica híbrida e, igualmente, de parcimónia económica e social, envolvendo vários recursos na redistribuição dos mercados, reciprocidade e relação social. (PeãoTeam, 2014) Isto significa que Economia Solidária não opera com mecanismos de exploração, mas sim com soluções de autogestão e de cooperação comunitária. Aliada a estas premissas está a vontade de superar os modelos económicos tradicionais, nos quais a maior parte dos moradores dos bairros não se insere e que, de certa forma, os deixou segregados. Não obstante, não nega a densificação do centro, nem a sua interligação e a costura com outras malhas urbanas. Posto isto, cria-se um cenário físico, económico e socialmente interligado, denominado de *Ingote Plateau*: Conchada, Ingote, Relvinha e Centro da Cidade. (PeãoTeam, 2014) Fica, assim subentendido o fortalecimento da comunidade, traduzido no contributo de entidades privadas, instituições, Câmara Municipal, Universidade e outros actores e agentes público-privados com as associações de moradores, num direito e dever, chamado de “urbanismo participativo” sustentável. (Galego et al., 2014) Em termos práticos, está latente a organização de uma rede de participação económica com os vários agentes sociais, criando cooperativas, incubadoras, bancos comunitários e, por fim, infraestruturas de base que agreguem um tecido socioeconómico, como comércio justo e outros serviços facultativos do projecto, resultado da implantação de um mercado e de hortas urbanas. Aqui, o arquitecto revela o seu papel social, na idealização, no desígnio e na concretização de um processo de trabalho centrado na melhoria das comunidades.

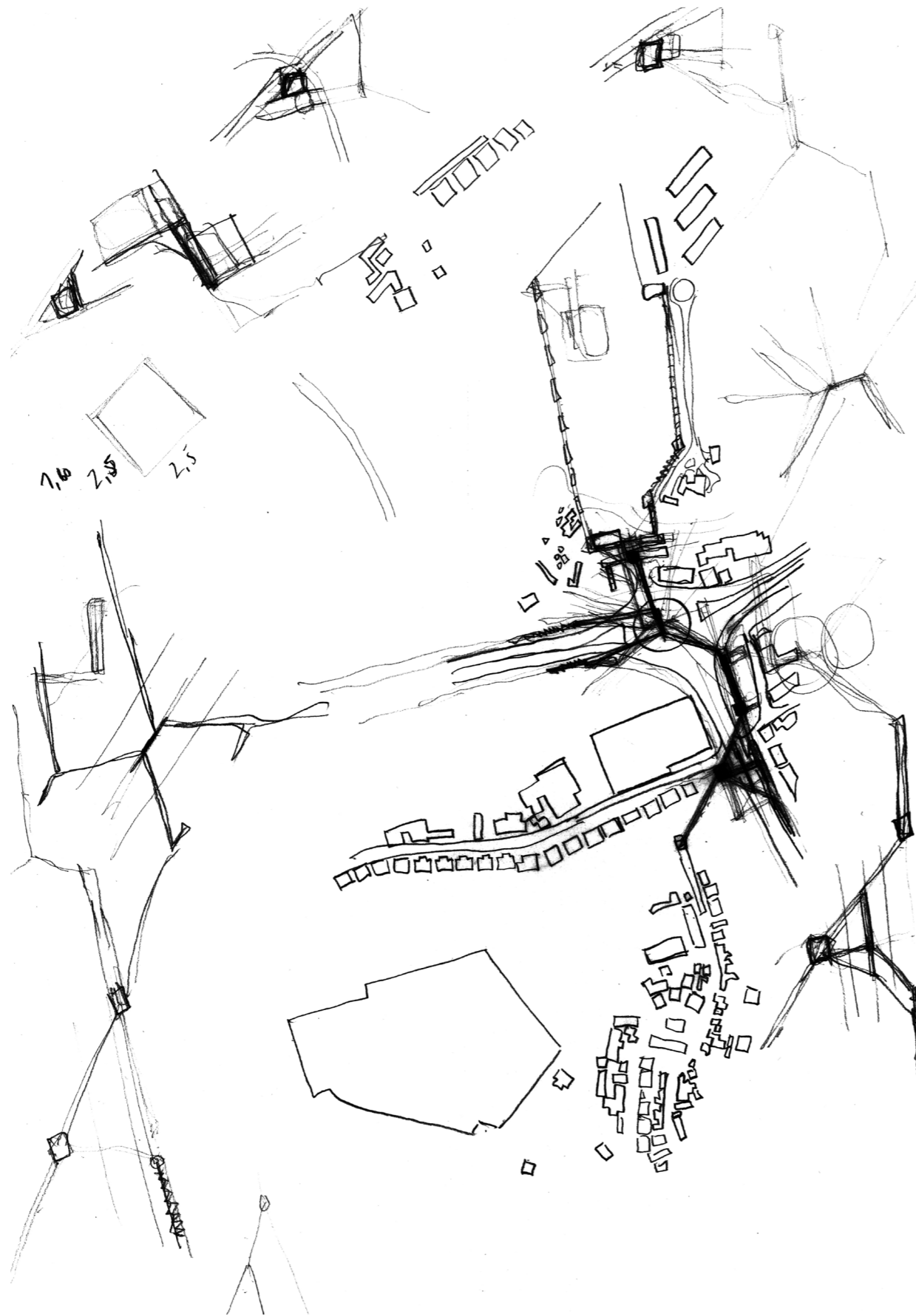


IMAGEM 59 Desenho de Processo  
- Articulação Urbana

IMAGEM 60 Desenho de Processo  
- Mercado

IMAGEM 61 Desenho de Processo

IMAGEM 59

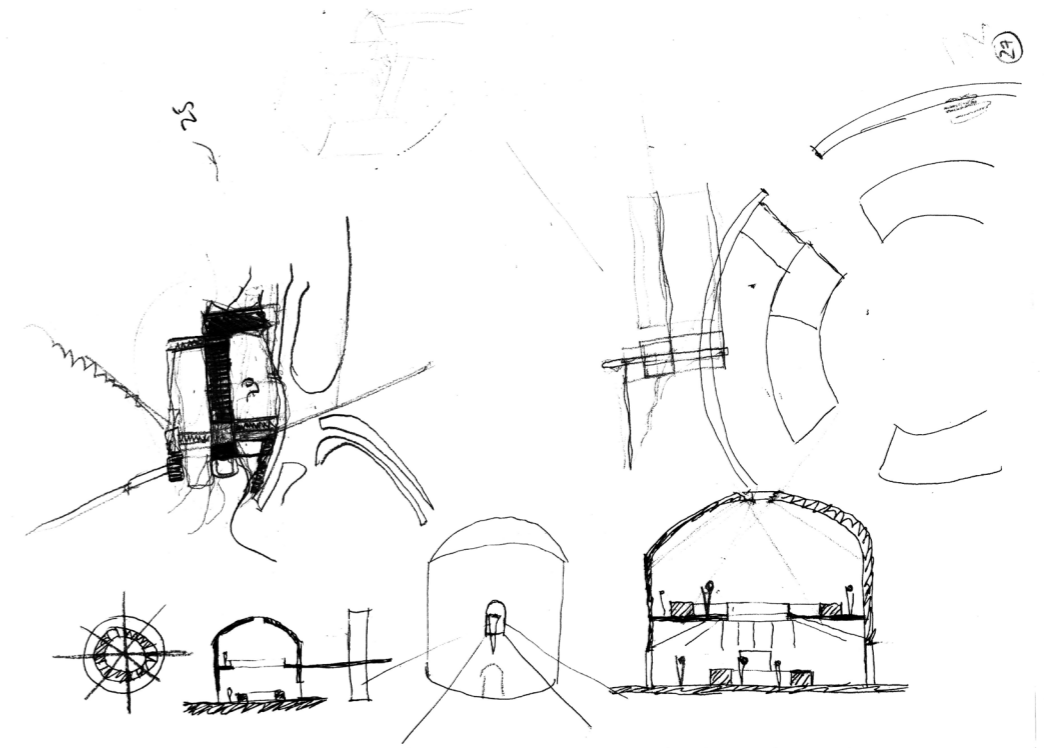


IMAGEM 60

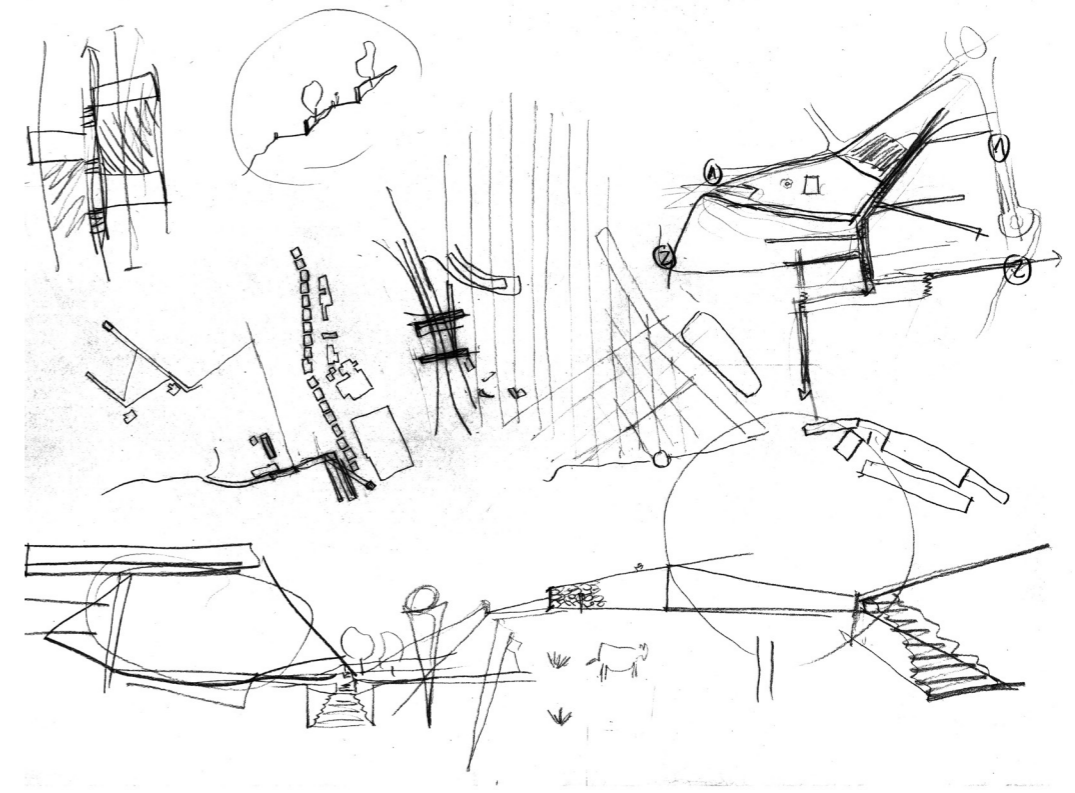


IMAGEM 61

## Acção Projectual – Articulações entre Conchada e Ingote

### Processo

Este exercício manifesta-se na construção de uma proposta individual, interventiva, pontual e crítica, que compreende a história do lugar, aliada à fragmentação espacial dos dois bairros. Combinando o desenho actual com os vários Temas de Projecto, é assegurada uma estratégia urbana que, como Walter Rossa defende, segue “o código da própria identidade.” (Rossa, 2001, pp. 42 - 43)

Por isso e, com vista à eficácia e à obtenção de um carácter mais assertivo neste trabalho, julgámos ser crucial cruzar a realidade dos bairros e confrontar os seus modelos formais, morfológicos, sociais e arquitectónicos com as novas propostas e soluções que foram surgindo, mas que, de igual forma, foram guiadas pela estratégia urbana elaborada pela *Peão Team*, para o Concurso da *UN-Habitat: Urban Revitalization of Mass Housing*. Como referimos, no ponto anterior, vamos desenvolver os seguintes aspectos da proposta da Equipa Peão - mercado comunitário, redesenho e melhoria do espaço público, edificação de espaços habitacionais, comerciais e de lazer, o estabelecimento de hortas urbanas e o cruzamento dos dois bairros através de uma ponte pedonal e ciclável. Estes aspectos cruzam-se com os temas de projecto resultantes do processo de análise, como a consolidação de plataformas nos dois bairros, que servem de base para mais edifício de habitação e de comércio, a criação de percursos pedonais a meia encosta na Conchada que vai aproximar este bairro à baixa da cidade e a ligação dos dois bairros através de elevadores, escadas rolantes e funicular, numa perspectiva de melhoria da condição urbana daqueles dois locais.

O Processo (*vide* desenhos de Processo e Esquícios no Anexo VII), para a construção do Projecto, assenta no surgimento dos vários Temas de Projecto. Desta forma, muito deste trabalho seguiu um procedimento de articulação das propostas, num desenho estratégico e operativo. Recorreu-se então, à Análise para formular ideias de projecto que, de seguida, foram sendo testadas de forma rigorosa. O objectivo será delinear uma estratégia urbana, cuja adopção de aspectos críticos e seriados constituem o sistema de trabalho. O procedimento assinala um conjunto de intervenções possíveis, possibilitadoras de uma requalificação do lugar, potencializando, reconfigurando e incluindo novas centralidades, que servem para a base de um novo plano de intervenção.

Com base na prática da disciplina da arquitectura, é crucial salientar as diferentes escalas de intervenção que são simultaneamente trabalhadas, resultado da existência de uma íntima relação do todo com as partes. São elas a nível do bairro, mostrando a relação que o espaço construído

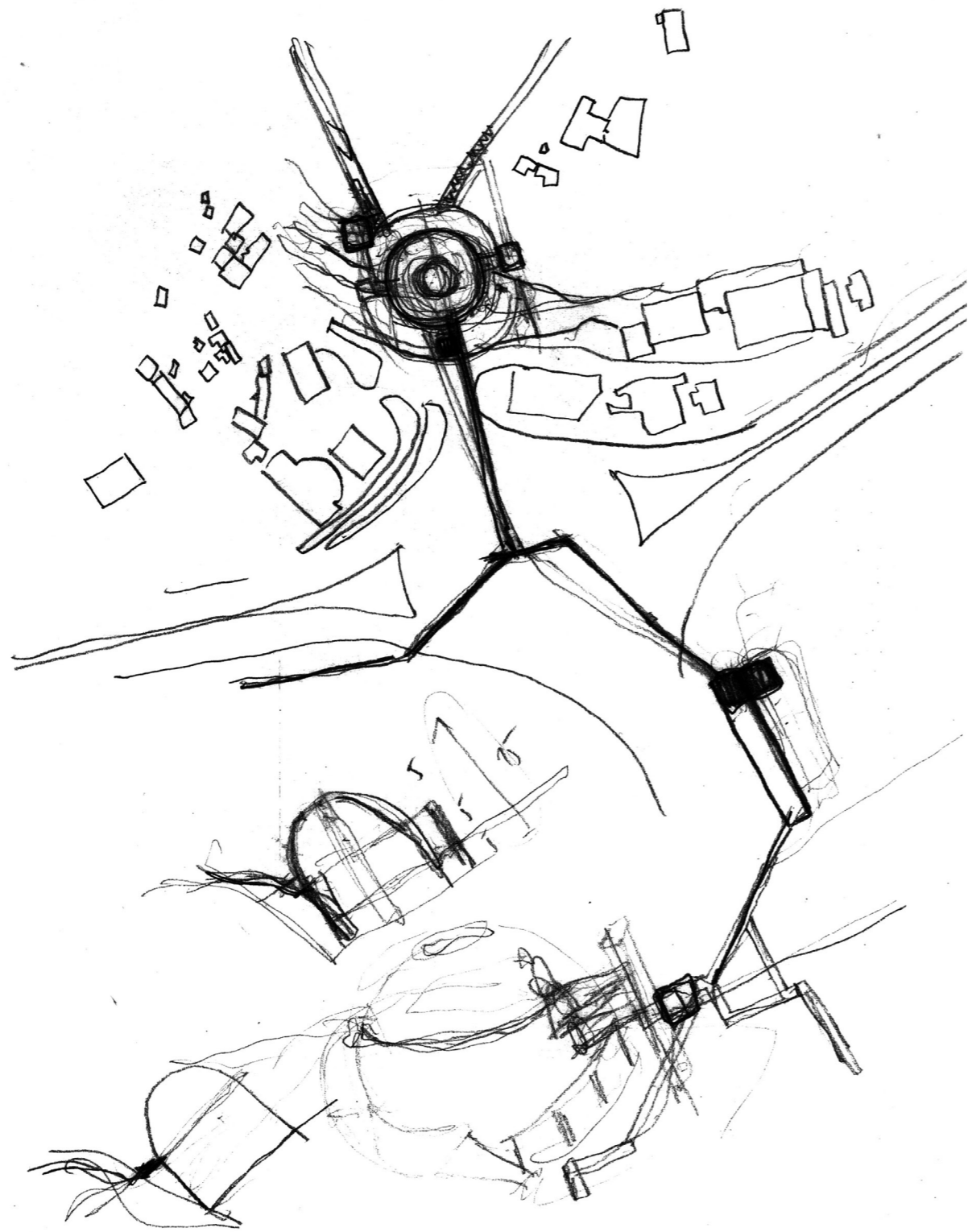


IMAGEM 62 Desenho de Processo  
- Articulação Urbana

IMAGEM 62

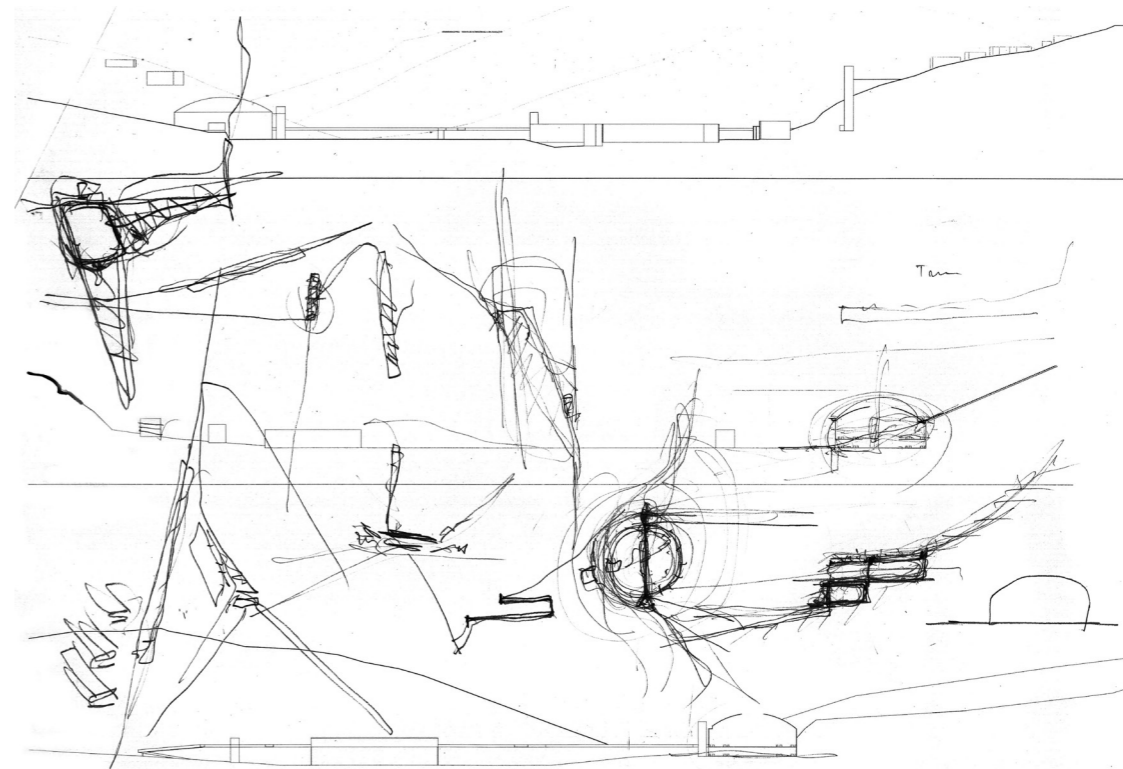


IMAGEM 63

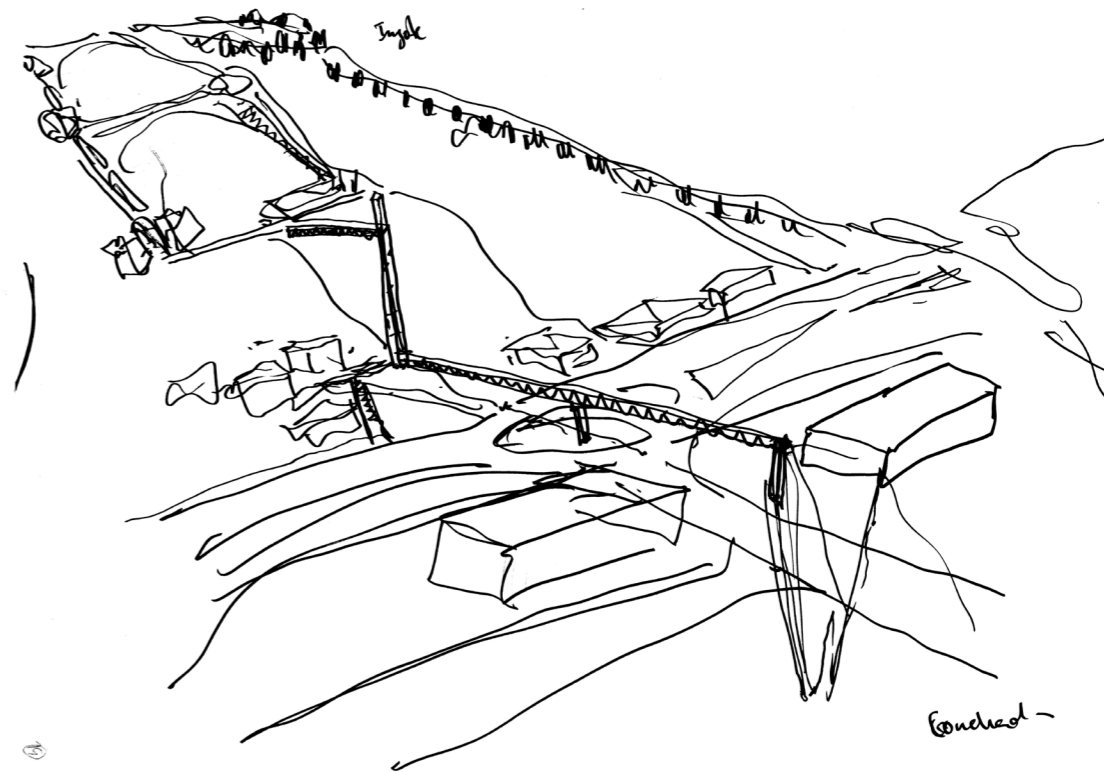


IMAGEM 64

IMAGEM 63 Desenho de Processo  
- Mercado

IMAGEM 64 Desenho de Processo



tem com o espaço envolvente, e a nível da cidade, onde a sua escala urbana evidencia a posição geográfica dos dois bairros. A partir destas duas escalas consegue-se aprofundar a questão que se prende com as necessidades de cada espaço intervencionado, tais como os pontos de ruptura e de articulação que a cidade sofre e contempla, respectivamente. Assim, cruzam-se vários conhecimentos, formas de abordagem e modos de concretizar / materializar as propostas geradas em torno das análises sensoriais, de observação, percepção, confrontação e pesquisa factual, feitas. Partiu-se do todo para, posteriormente, se particularizar, em partes. As ideias, nesse caso, iam sendo desvendadas, conforme a procura das fraquezas, barreiras e oportunidades de territorialização, do direito que deve assistir a todos os cidadãos na periferia, o direito ao espaço público.

As imagens e desenhos de processo que se apresentam lateralmente materializam a procura de um desenho crítico, operativo e, essencialmente colectivo, onde a secção se torna uma ferramenta crucial de trabalho arquitectónico.

As periferias são áreas que estão incessantemente à espera de um *empowerment*, a nível programático, formal, social e cultural, sob pena de se transformarem em locais segregados e marginalizados socialmente. Os espaços públicos aí existentes reflectem o crescente abandono e desinteresse desse mesmo território, pois foram concebidos, precisamente, para uma funcionalidade, não tendo, no entanto, criado formas suficientemente sustentáveis para se condensarem e materializarem em outras funcionalidades. A desvalorização destes factos espelha o investimento desenfreado que a maioria das cidades vai experienciando, através de uma lógica de máxima rentabilização espacial e da renúncia à criação de espaços socialmente prazerosos e convidativos.

*“A ênfase no carácter urbano expõe a problemática actual em que o próprio conceito se questiona, em que a arquitectura encontra dificuldades de definição (campo disciplinar) mas, ao mesmo tempo, revela-se como hipótese de fundamentação da própria intervenção.*

*Esta problemática é claramente identificável nos espaços públicos da contemporaneidade. Por um lado, a expansão desenfreada (da cidade) resulta numa quase coincidência do urbano com o territorial. Por outro, constata-se a “perda do urbano” enquanto noção obtida pela experiência dos espaços. O relacionamento entre espaços públicos e espaço urbano aparece “fracturado”, sem acordo; os espaços (abertos) tendem à indiferenciação, monofuncionalidade e sofrem a concorrência dos espaços interiores.” (Pestana, 2001, pp. 6 - 7)*

A realidade que se encontra nos dois bairros é a de que os acessos são feitos maioritariamente de veículo, o que não permite o livre usufruto por parte do peão. Desta forma, a estratégia geral

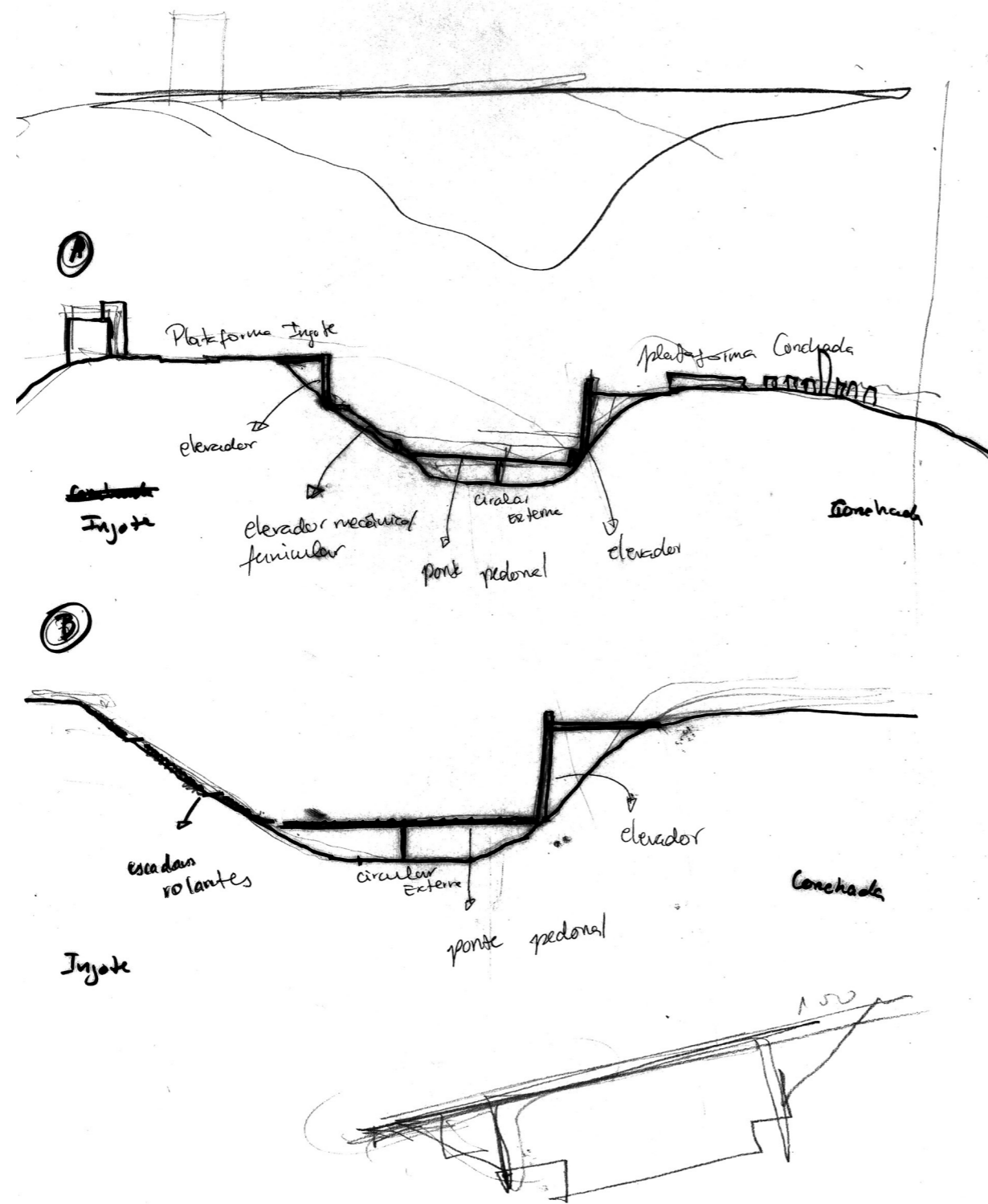


IMAGEM 65 Desenho de Processo  
- Perfis

IMAGEM 66 Desenho de Processo  
- Articulação Urbana  
do Injote

IMAGEM 67 Desenho de Processo  
- Articulação Urbana  
da Conchada

IMAGEM 68 Desenho de Processo  
- Perfis

IMAGEM 65

(17)

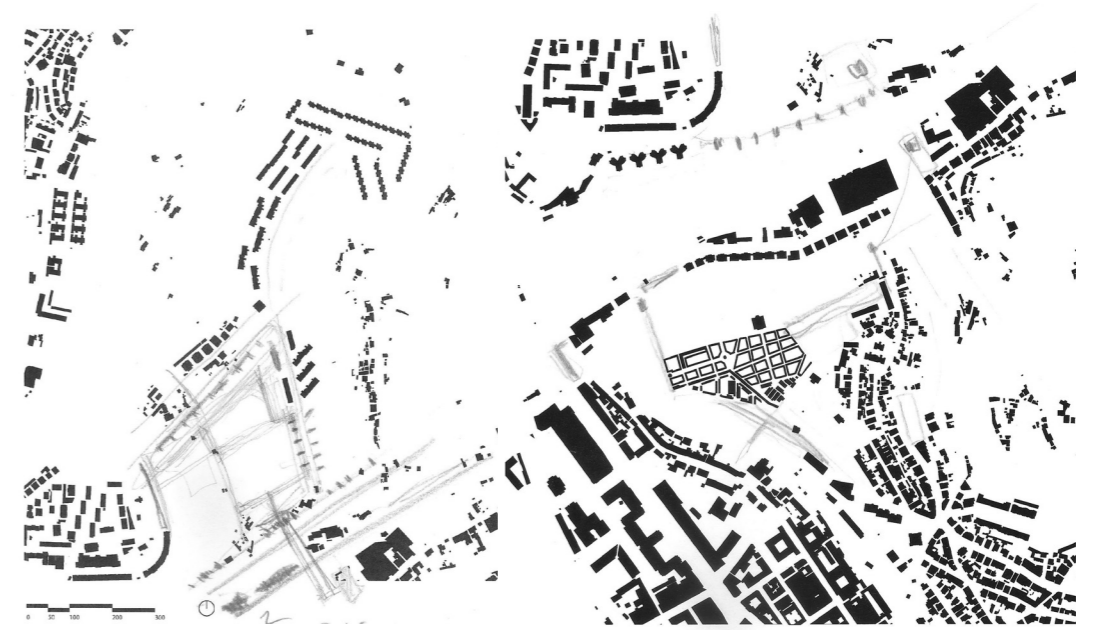


IMAGEM 66

IMAGEM 67

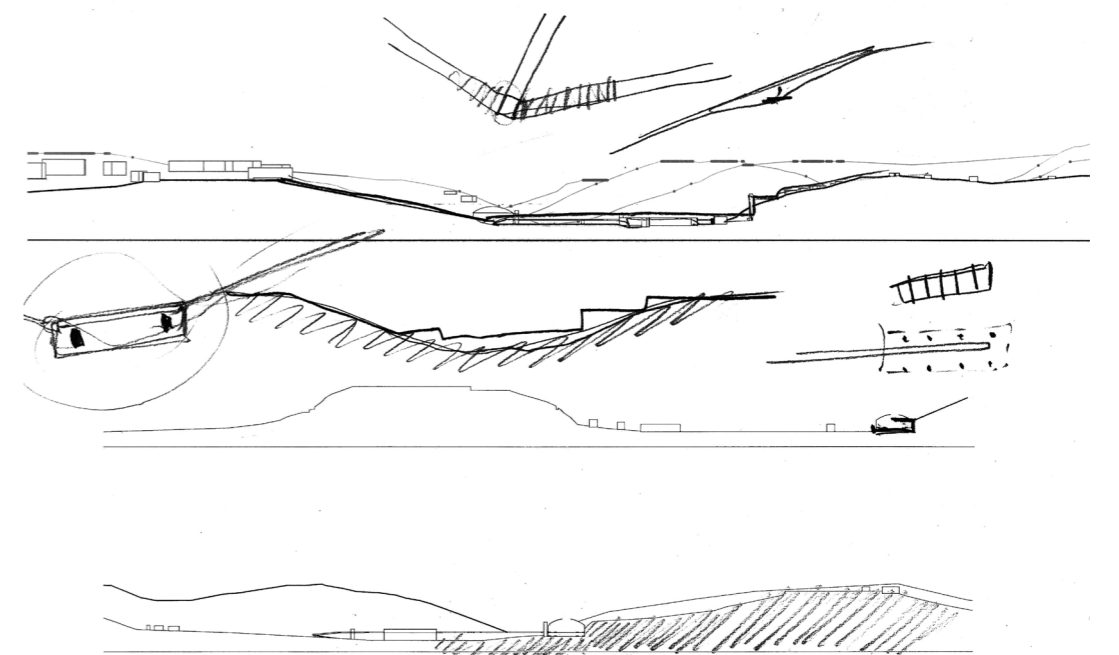


IMAGEM 68

reflecte a necessidade de interligar as duas encostas através de um ponto nodal e rotular, por forma a coser a malha. Com isto, o processo de trabalho centrou-se, sobretudo, num jogo de plataformas onde é distribuído o programa, dinamizando esta área através de novos fluxos funcionais.

As várias imagens que se vão seguindo lateralmente ilustram essa intenção.

Nas imagens de perfil de rua, da Conchada e do Ingote, percebe-se a relação da rua com as plataformas e com os edifícios que as desenham / acompanham. Estas plataformas pretendem integrar-se na paisagem, de forma suave e orgânica e, ao mesmo tempo, fazer cumprir as funções programáticas propostas. Nelas estão integradas ligações e percursos pedonais, conforme a configuração do terreno, disponibilizando uma maior acessibilidade e permeabilidade de fluxos pedonais.

Relembro que, junto ao Bairro do Ingote, se assume como pré-existência o projecto de um Centro Cívico do Planalto do Ingote<sup>37</sup>, do arquitecto João Carrilho da Graça. O seu projecto tem como objectivo a densificação da zona Norte da cidade, onde se verifica a *“inclusão de sedes para as associações, espaços para convívio, instalações do Centro Municipal de Acção Social e oficinas para empresas de inserção.”* (Ingote, 2004, p. 2). A nível programático, existe um conjunto vasto de espaços destinados ao desporto, à cultura e ao lazer, como plataforma de sociabilização e de inserção social e, igualmente, espaços comerciais e de apoio médico.

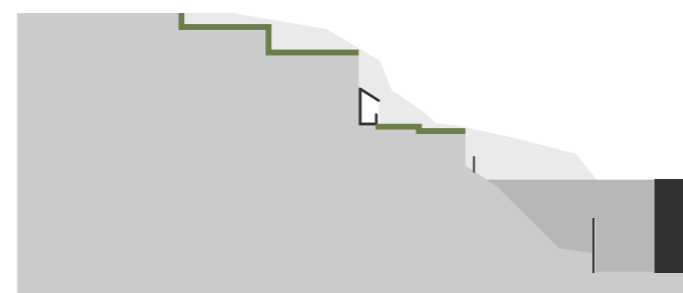
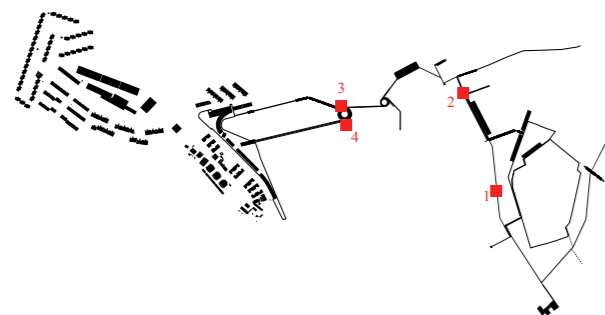
#### Projecto - A Importância dos Espaços Públicos na Regeneração da Cidade

*“O espaço emerge como um campo experimental em que o homem adquire consciência do que é, do que pode vir a ser.”* (Pestana, 2001, p. 10)

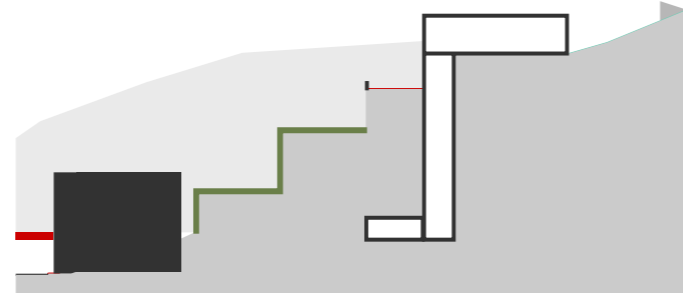
Dignificar o espaço público em ambos os bairros, com vista a serem usados e experimentados, reaproveitando e reconfigurando as pré-existências, num esforço arquitectónica e paisagisticamente sustentável, constitui uma das linhas condutoras da realização deste projecto. Redesenhar o espaço público, interligando-o com novos equipamentos públicos que permitam a densificação dos dois bairros e a atracção das pessoas para diferentes cenários, como um mercado de bairro, equipamentos de comércio, lazer e de habitação é outras das iniciativas do projecto, sustentada nas práticas da Economia Solidária.

<sup>37</sup> “O ‘Centro Cívico do Planalto do Ingote’ pretende assumir e centralizar o desenvolvimento futuro dos Bairros da Rosa e Ingote, do ponto de vista social, profissional e cultural e, simultaneamente estender esse desenvolvimento a uma aproximação à cidade e região.” (Ingote, 2004, p. 20)

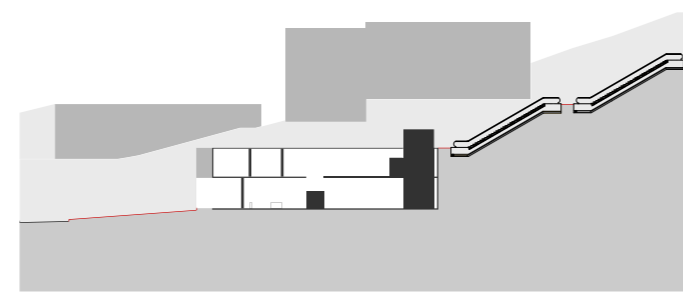
# ESTRATÉGIA URBANA E CORTES



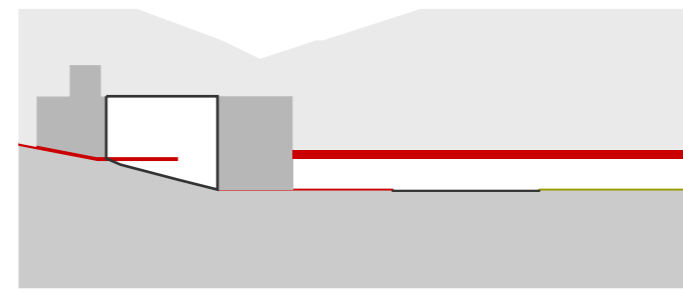
Corte 1



Corte 2



Corte 3



Corte 4



Como forma de salientar a importância da ligação dos dois locais, numa acção colectiva de fortalecimento urbano, torna-se fundamental explicar o papel do espaço público, como objecto regenerador do cenário urbano.

Conceptualmente, espaço público revela três premissas cruciais: a “densidade”, “concentração” e “correlação entre espaço e função”<sup>38</sup>. O espaço público baseia-se na premissa de que é um campo onde o utente é livremente convidado à sua exploração, por um designio. Não é somente um espaço de suporte físico, mas é, também, um espaço de suporte intelectual e cultural que possibilita o desenvolvimento pedagógico da população. Por ser democrático e ambíguo permite o seu livre usufruto e esporádico encontro.

*“Se foi possível, foi talvez porque o espaço público é manifestação eloquente da vida urbana, a vida entre os edifícios, traduzida na infinidade e diversidade dos contactos em que se manifesta. É a vivência do espaço público que não é só a maior atracção da cidade, mas a verdadeira matéria-prima do espaço público.”* (Brandão & Remesar, 2000, p. 9)

Ao passo que a cidade, no seu campo mais abstracto e alargado de concepção, caracteriza-se, maioritariamente, pelo somatório de construções, infraestruturas, acessos e ligações, os espaços públicos exteriores são a substancialização do vazio com a ausência de estruturas físicas. São os espaços públicos, os espaços vinculativos, corporativos e sociais da materialização cidadina. Constituem, por isso, um factor importante de avaliação sociológica, pois são o barómetro das vivências da população. O método de estudo usado na cidade, mais concretamente na particularização do espaço público como objecto agregador e fundamental para as mais diversas actividades, permite defini-lo e caracterizá-lo como factor organizador e promotor de regeneração e de vivência. (Silva, 2009) São o palco, por excelência, das mais variadas manifestações, possuindo maior capacidade de transformação, flexibilização e, de articulação com outros elementos, promovendo acções sociais e relacionais<sup>39</sup>. A identidade desses espaços é construída quando *“La integración de varias actividades y funciones en los espacios públicos y a su alrededor permite que las personas implicadas actúen juntas y que se estimulen e inspiren unas a otras. Además, la mezcla de varias funciones y personas hace posible interpretar cómo está compuesta y cómo actúa la sociedad que nos rodea.”* (Gehl, 2006, p. 113)

<sup>38</sup> Coenen (1999)

<sup>39</sup> “A articulação está na própria natureza do espaço público enquanto coordenador de acessibilidades. Sendo um espaço de reunião, deve possuir a faculdade de conjugar o diverso, de adaptar-se a mudanças. A própria imprevisibilidade da condição contemporânea requer uma maior flexibilidade do cenário urbano; os modos de vida evoluem com uma rapidez crescente e reclamam um ambiente específico. Por flexibilidade entende-se o maior leque de opções possível e não o indeterminado. É necessário considerar o papel dos elementos estáveis neste processo; as estruturas não causam apenas restrições, também oferecem uma liberdade acrescida tanto de movimentos como para intervenções posteriores.” (Pestana, 2001, p. 45)

# ESTRATÉGIA URBANA E PERFIS

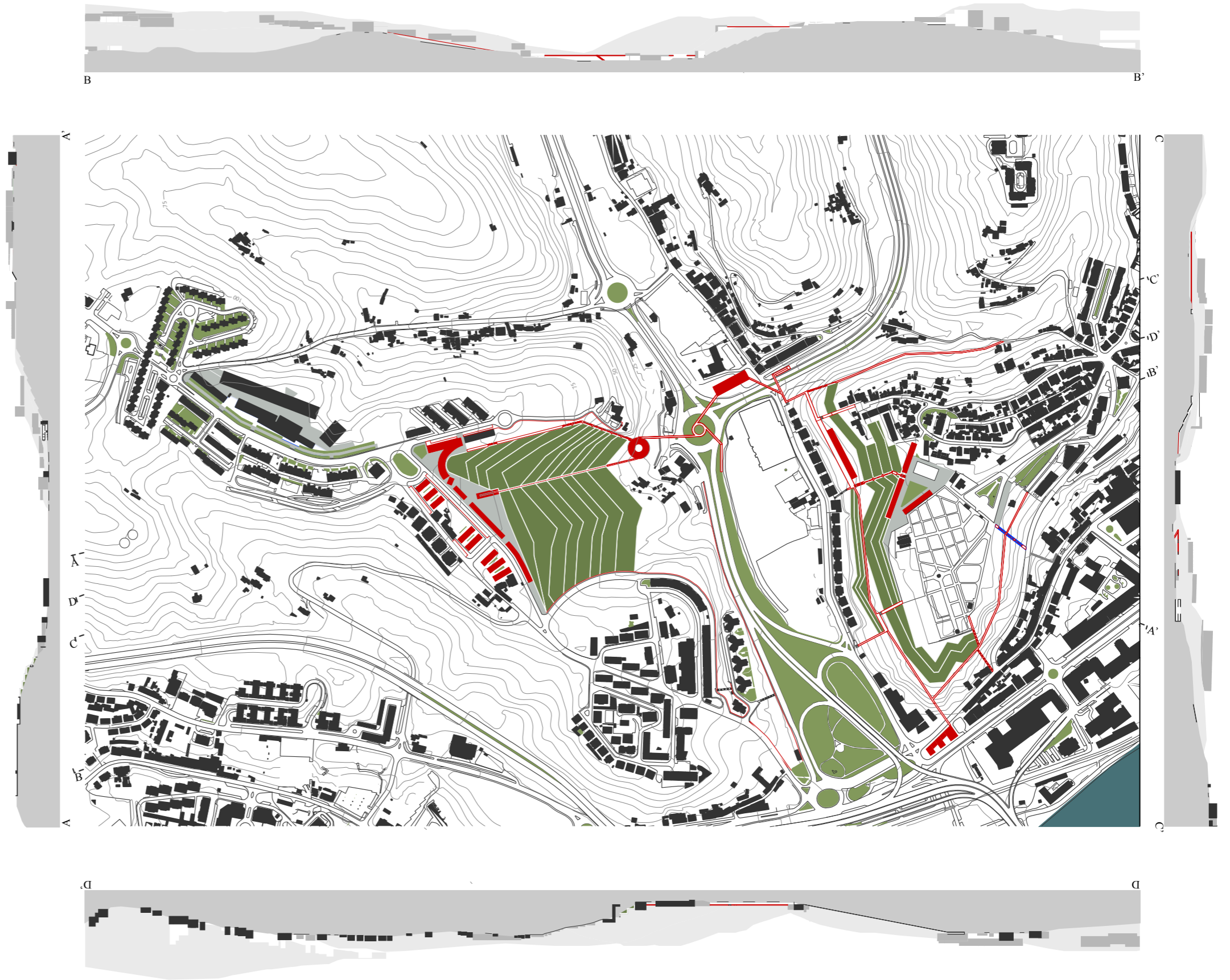
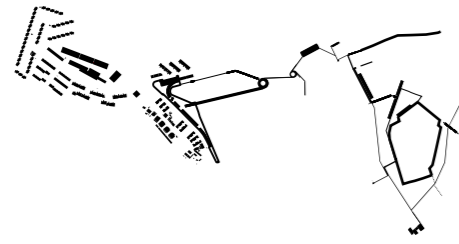


IMAGEM 70

É necessário, então, que sejam preservados alguns valores que identifiquem a cidade e o cotidiano do cidadão, que são demarcados no espaço público: os marcos, as memórias, os sentidos, os gestos e os símbolos.

*“Sem esquecer as referências fundamentais ao papel do espaço público na cidade, são as impressões das pessoas, as suas necessidades e expectativas, as ligações ao lugar e a sua participação activa na criação e manutenção do espaço público que constituem a base social do espaço público.”*(Alves, 2005, p. 7)

São os espaços públicos que, numa lógica mais generalista, deixam imprimir as vivências dos cidadãos. A sua procura e o seu usufruto revelam a energia e o dinamismo da cidade, representando os locais onde a sociedade se faz ver e sentir.

Importa, agora, olhar as alargadas perspectivas que os espaços públicos conseguem providenciar.

Jan Gehl (2006, p. 17) limita as actividades que podem decorrer no seio de um espaço público exterior em três categorias: *“A grandes rasgos, las actividades exteriores realizadas en los espacios públicos se pueden dividir en tres categorías, cada una de las cuales plantea exigencias muy distintas al entorno físico: actividades necesarias, actividades opcionales y actividades sociales.”*

A heterogeneidade e a existência de espaços integradores e híbridos são os requisitos para uma metrópole “forte” e “saudável”, por isso, devem ser múltiplas as funções que os espaços públicos conseguem proporcionar. (Graça, 2007) Mas toda a evidência e a hibridez que lhes é intrínseca só se traduzirá em bem-estar se o pacto entre vários elementos - o desenho<sup>40</sup> e a qualidade arquitectónica - for harmonioso.

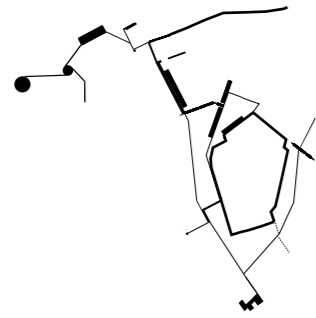
Dito isto, os espaços públicos devem ser encarados não só como elementos ordenadores dos tecidos urbanos, como também estruturadores e impulsionadores de vida na urbe, pois exercem

<sup>40</sup> “(...) Pero el nivel de actividad y el número de acontecimientos no describen por sí mismos la calidad del entorno público.

Que las personas y los acontecimientos se agrupen en el tiempo y en el espacio es un requisito para que pase algo, pero es más importante *qué* actividades se pueden desarrollar. No basta simplemente como crear espacios que permitan a la gente ir y venir. También debe haber condiciones favorables para deambular y entretenerse en esos espacios, así como para participar en un amplio abanico de actividades sociales y recreativas.

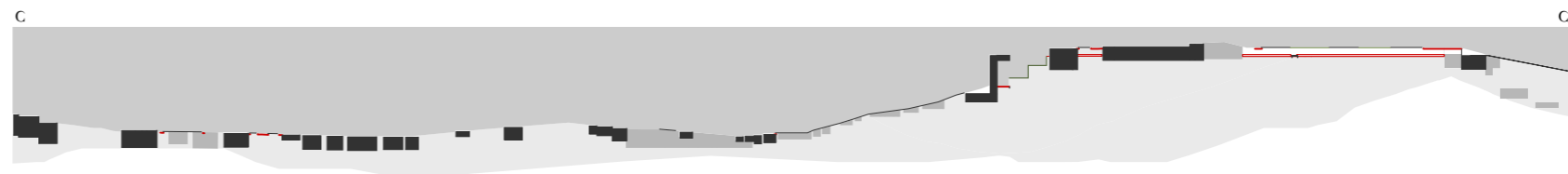
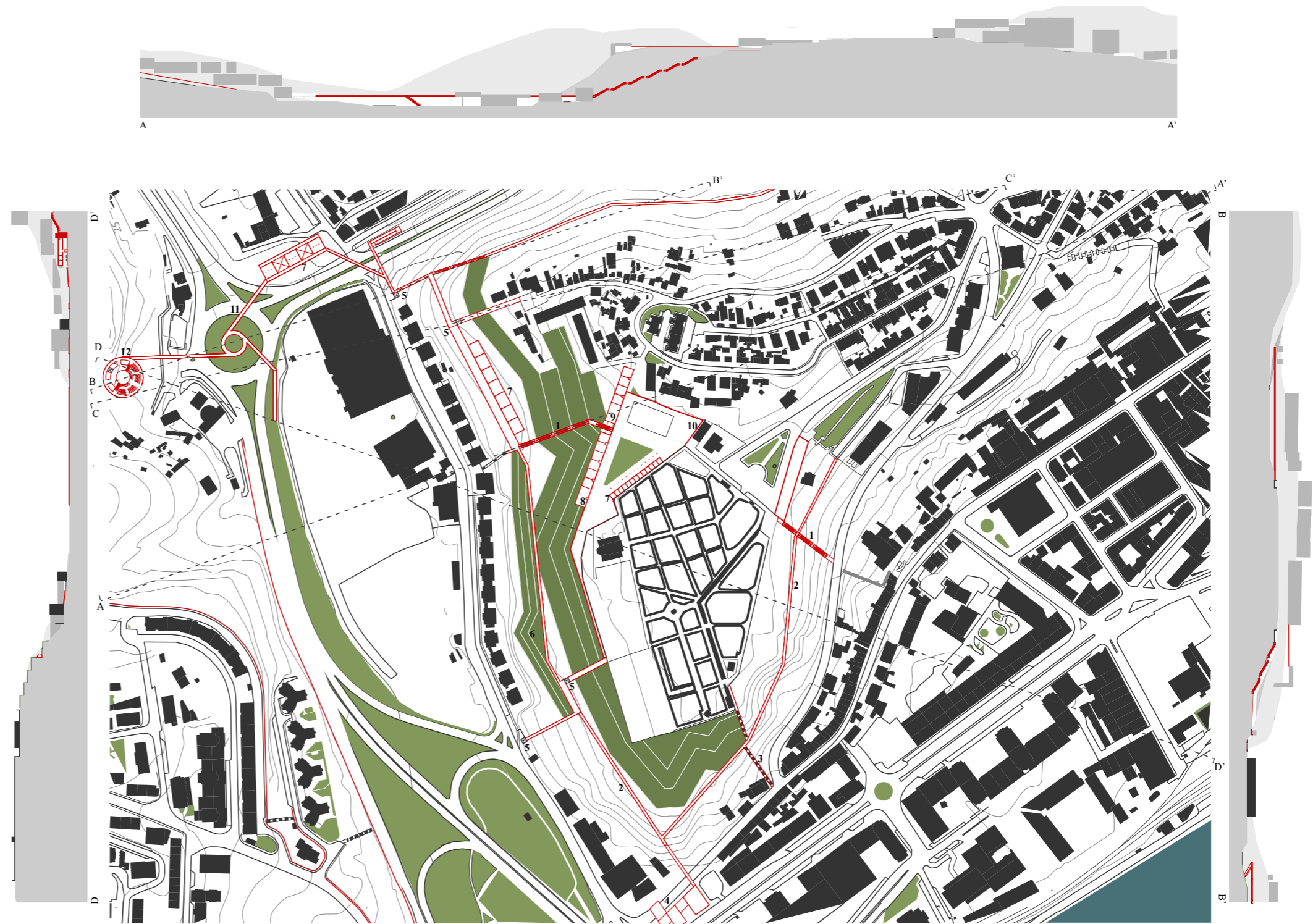
En este contexto, la calidad de cada uno de los sectores del entorno exterior desempeña un papel crucial. El diseño de cada uno de los espacios y de los detalles, hasta más pequeño componente, son factores determinantes.” (Gehl, 2006, p. 143)

# ESTRATÉGIA PARA A CONCHADA E PERFIS



## Legenda da Proposta na planta:

- 1- Escadas Rolantes
- 2- Via Pedonal a meia encosta
- 3- Escadas Urbanas
- 4- Serviços
- 5- Elevadores Urbanos
- 6- Hortas Urbanas
- 7- Equipamento Comercial
- 8- Habitação
- 9- Equipamento Cultural e de Educação
- 10 - Plataforma da Conchada
- 11 - Ponte Pedonal
- 12 - Mercado Circular





uma forte influência na sua organização territorial. E é, sobretudo, com base nestas premissas que a estratégia urbana se procura materializar, conjugado com o factor distância.

Colocando o factor distância como objecto agregador, consente-se na devolução à cidade de dispositivos de mobilidade espacial, aliados ao tempo. Esta, depois de percorrida, renova a cidade, conferindo-lhe um carácter mutante e de ampla movimentação. Logo, todas as funcionalidades, valências e actividades não estão congregadas no mesmo espaço da cidade, o que pressupõe que a distância dá continuidade, confere vida e transformação.

*“Hasta ahora, la distancia se controla unicamente como medida de precaución o protección: distancia respecto de una vía rápida o (en el mejor de los casos) respecto de un elemento natural que se há respetar. Hay que passar de esta costumbre defensiva a una propositiva. La distancia no como elemento separador, sino como mecanismo de relación: establecer la distancia entre los próprios elementos geográficos, pues no olvidemos que éstos sona hora, a menudo, transferibles.”* (Bru, 2001, p. 29)

A cidade não é mais um elemento protector e fechado dos cidadãos. Actualmente, a dispersão das densidades é uma realidade, visto que se entrega à periferia o papel elementar de criadora, geradora e potenciadora de vida na urbe. A dispersão das cidades veio exigir que a periferia também gere urbanidade.

Por isso, é necessário que a estratégia de intervenção consista no reforço de outras centralidades que complementem a centralidade tradicional e histórica, numa lógica *in-out-in*, traduzida na polaridade centro-periferia-centro, visto que as próprias relações sociológicas e, por isso, urbanas, também assim o são<sup>41</sup>.

O projecto caracteriza-se de acordo com o ambiente físico, sociológico e arquitectónico, o que, em última instância, define a sua funcionalidade e qualidade de articulação entre centro-bairros e, entre Conchada-Ingote. As várias plantas de situação urbana, bem com as plantas referentes a cada bairro, demonstram o carácter articulador do projecto.

Numa atitude interventiva, consideramos que, conceptualmente, o projecto baseia-se num encadeamento tripartido, valorizando os sistemas de articulação, os espaços de encontro e, consequentemente, os programas de regeneração.

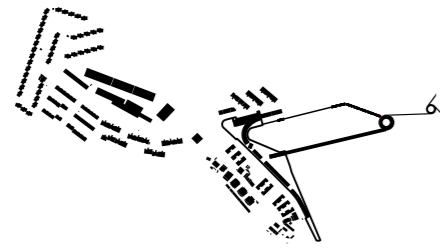
Segue-se, então, a conformação dos sistemas de articulação.

Embora o bairro da Conchada se encontre inserido na malha urbana da cidade de Coimbra, o mesmo não se encontra articulado com a cidade, ao passo que o bairro do Ingote é um bairro de

---

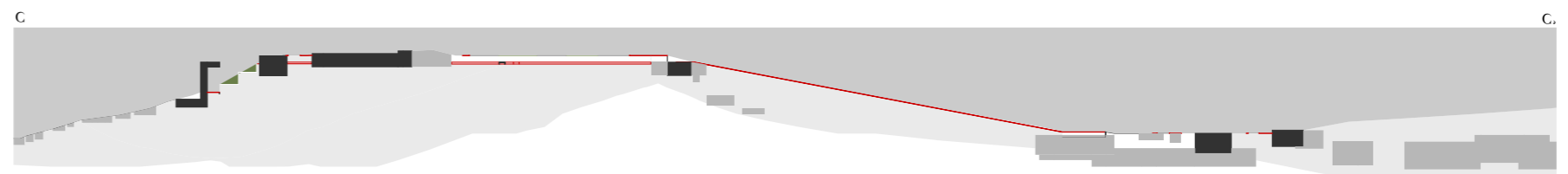
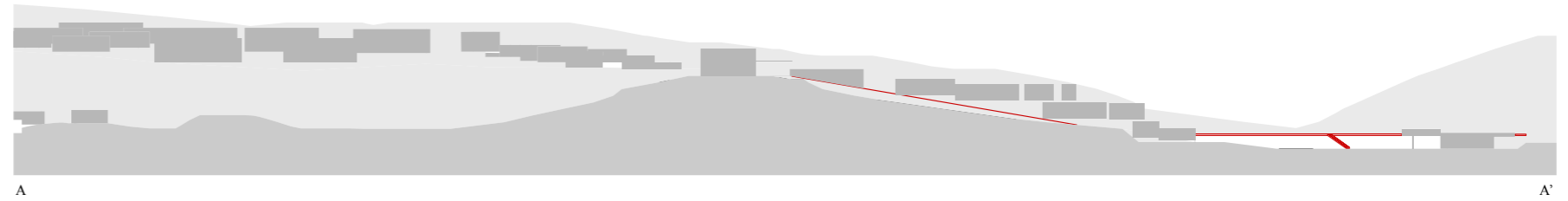
<sup>41</sup> Portas (1999)

# ESTRATÉGIA PARA O INGOTE E PERFIS



## Legenda da Proposta na planta:

- 1- Ponte Pedonal
- 2- Mercado Circular
- 3 - Funicular
- 4 - Escadas Rolantes
- 5 - Habitação
- 6 - Equipamento Comercial
- 7 - Hortas Urbanas
- 8 - Plataforma do Ingote

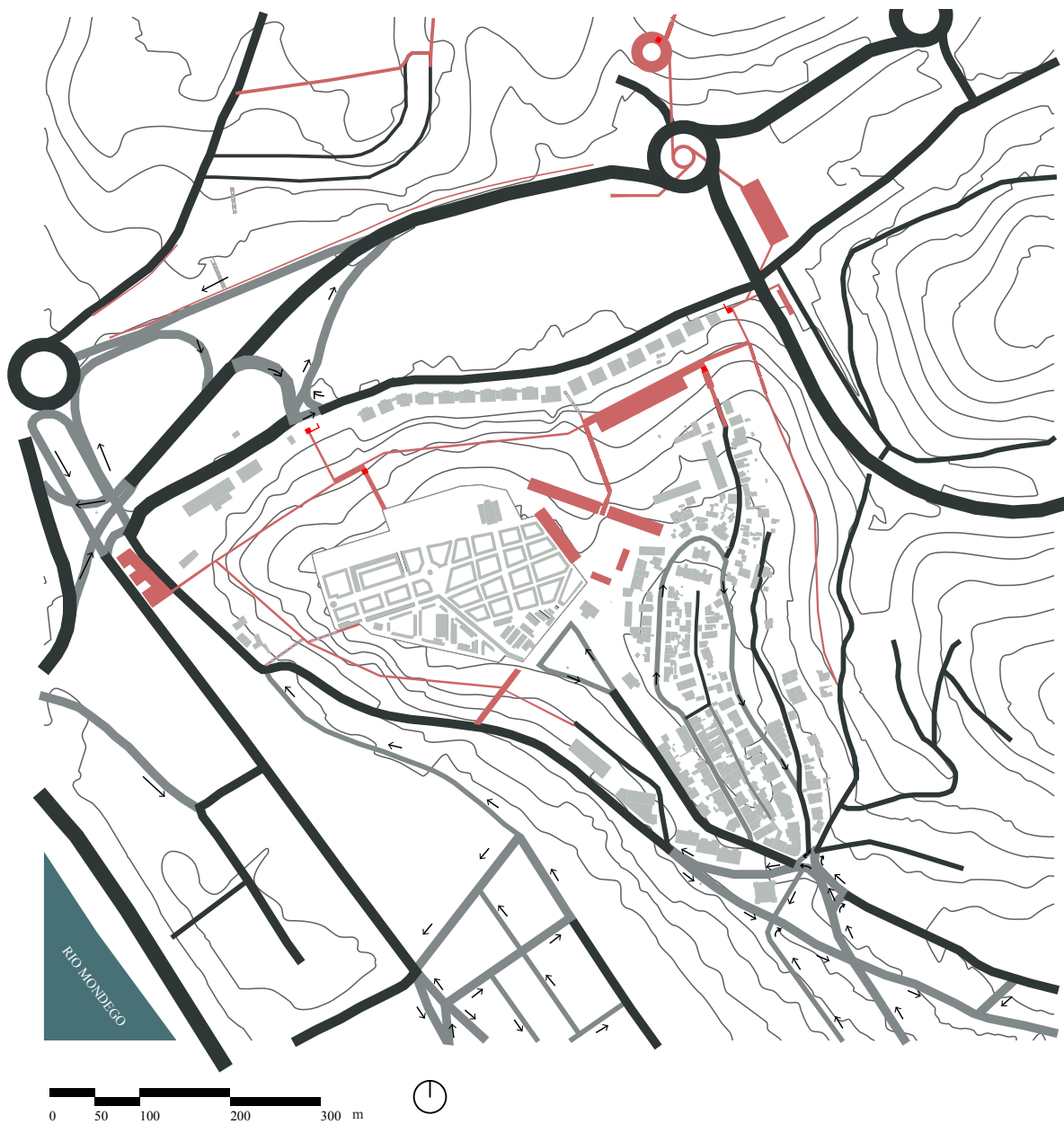


cariz essencialmente periférico. As ligações estratégicas entre bairros e centro consolidado prendem-se com a facilidade da mobilidade pedonal, objectivo para o qual, desde logo, o Vale de Coselhas constitui uma barreira. Logo, as propostas resultantes concentram-se na costura da malha através de estruturas móveis e verticais que tanto vencem as encostas onde os dois bairros se situam, como não sejam alvo de perturbação do grande tráfego da circular externa.

Nas plantas de projecto, a várias escalas, verifica-se que essas estruturas móveis e pedonais assentam em plataformas inseridas em cada um dos bairros que espelham as necessidades desses dois locais e que são objectos de amarração e condensação das várias propostas densificadoras, permitindo a fácil acessibilidade, o que evidencia a existência e a centralização de espaços de encontro.

Madalena Pinto da Silva (2009, p. 17) defende, *“A praça, ou um sistema de praças, pode ajudar a organizar uma nova hierarquia espacial e a fixar uma identidade na cidade contemporânea. Tratar-se-á da relação morfológica que saberá estabelecer com as arquitecturas e a estrutura viária da cidade e com a paisagem territorial que a demarca.”*. Assim, muitos são os dispositivos criados que permitem a fácil acessibilidade e a consagração dos locais para fins de uso público.

Consideramos fundamental a coordenação de plataformas como ponto de partida para a definição de sistemas relacionais e hierarquizantes, entre edificado, espaço público e espaço expectante, *“no sentido de se criar uma unidade formal significativa, onde sejam de novo identificados os lugares nodais de um sistema físico e de uma rede concreta estruturadora.”* (Silva, 2009, p. 67) Posto isto, os espaços públicos projectados assentam, por um lado, no conceito que Manuel Delgado (1999) teoriza como sendo espaços abstractos, democráticos e os mais ambíguos, simultaneamente. Tornam-se, assim, cruciais na definição da malha territorial e no modo como a sociedade vive, onde o sujeito é o animal público, de múltiplas faces. Por outro lado, também concordam com o conceito de espaço público que Jane Jacobs (2003) defendeu – a de que as ruas e passeios apresentam três funções distintas que permitem assegurar uma vivência de vizinhança saudável no cenário urbano. Em primeiro lugar, ao mediar as relações que os desconhecidos desenvolvem entre si e ao permitirem que a arquitectura desempenhe o seu papel de inclusão, são palco de segurança pois é nas ruas que recaem os “olhos dos desconhecidos”, como se estas fossem naturalmente vigiadas. De seguida, as ruas e os espaços públicos providenciam os encontros, planeados ou aleatórios, entre os cidadãos, em conjunto com as mais variadas funções e usos, potencializando assim a vitalidade da cidade. Em último lugar, as ruas servem de espaço onde as crianças enfrentam e conhecem a vida na esfera pública. Pela Jane Jacobs, os espaços públicos abertos só adquiriam valor quando a eles estavam associados usos e funções, e por isso, defendia que cada rua ou espaço público devia ter uma identidade, uma característica que o simbolizasse e que o diferenciasse de todos os outros espaços públicos, igualmente únicos. Assim,



- Vias de dois sentidos
- Vias de um sentido
- Vias Novas
- Sentido das vias
- Equipamentos e Percursos Pedonais / Cicláveis Propostos
- Elevadores Urbanos

de acordo com o projecto deste trabalho, e visto que o plano de Garrett também contemplava a doação de equipamentos e espaços públicos em cada uma das zonas por ele projectadas, é essencial consolidar as plataformas dos dois bairros com equipamentos e usos variados que permitam gerar relações, hierarquias e funcionalidades e que, enquanto espaços públicos, assegurem a presença de várias pessoas, num ambiente funcional e variado, onde a arquitectura serve como cenário.

Temos assim, o exemplo de programas de regeneração urbana, na medida em que se devolve vitalidade e funcionalidade a um espaço apagado, que neste caso se reflecte nos bairros. Desta forma, e como já foi referido anteriormente, os novos equipamentos propostos passam pela habitação, comércio, inclusivamente um mercado circular a meia encosta, lazer e mobilidade, que sustentam a perenidade destas plataformas, relacionadas e congruentes.

#### Interpretação do Projecto

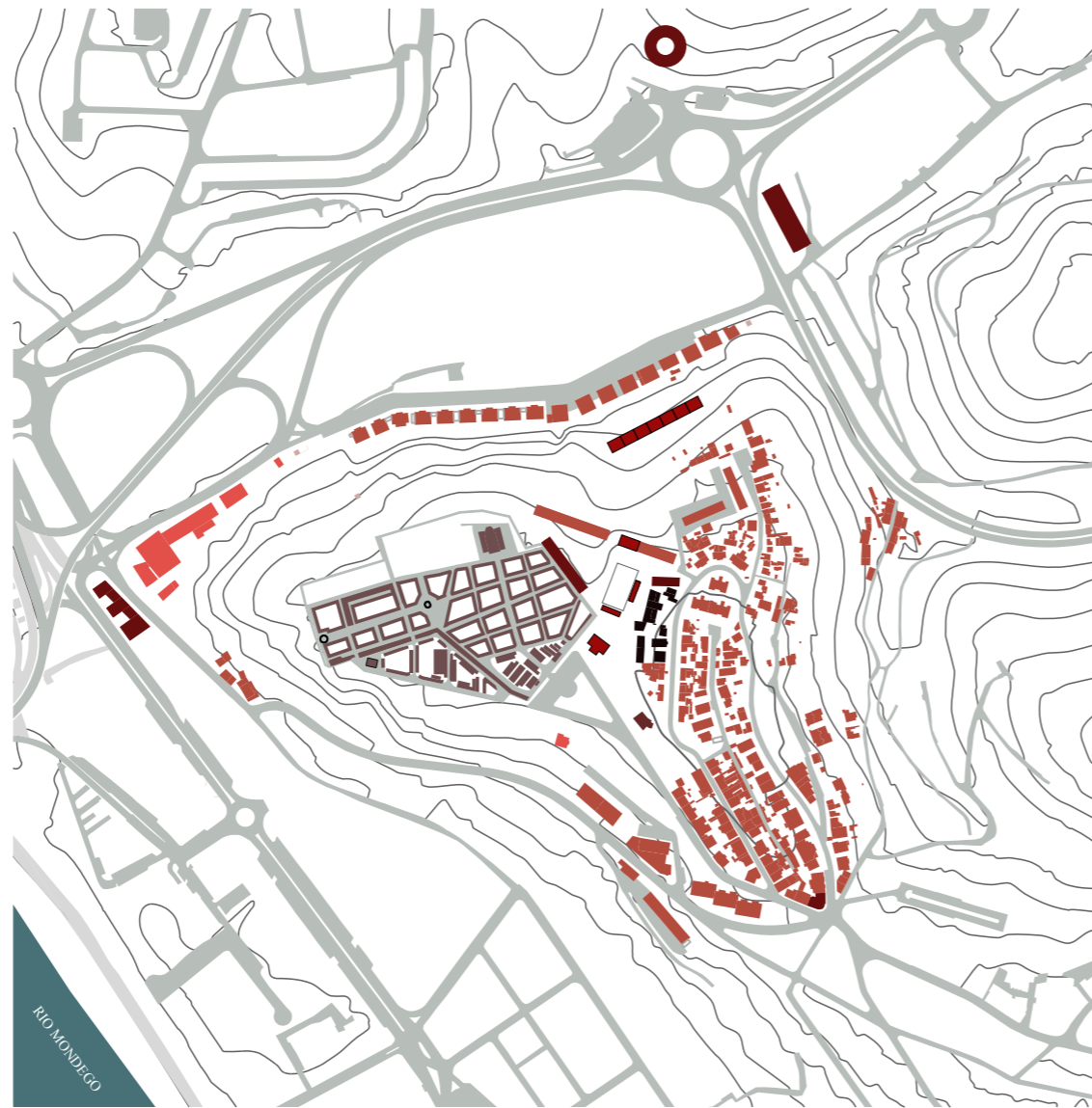
Retomando a análise, recolhem-se e estruturaram-se os parâmetros de observação, com vista a inferir uma interpretação e crítica ao Projecto, anteriormente desenvolvido.

Faremos a interpretação do projecto de cada um dos bairros, pegando, individualmente, nos aspectos que foram analisados: mobilidade e acessibilidade, habitação e equipamentos, espaço público e vegetação.

#### Conchada

##### **O projecto para uma mobilidade mais inclusiva**

Adoptando uma visão conjunta, as propostas de incremento de maiores componentes de mobilidade e de acessibilidade, demonstradas no “Mapa Interpretativo do Projecto de Mobilidade na Conchada”, prendiam-se com a abertura de mais vias e a formalização de outras. Contudo, após a análise geográfica e recorrendo ao desenho em secção, entendeu-se que o começo de mais vias não seria a proposta mais viável, neste caso. Portanto, teve-se em conta a dignificação das vias para a introdução de meios móveis suaves, como os percursos cicláveis, cuja facilidade de acesso será complementada pela existência de elevadores e de percursos próprios, que sejam consonantes com o objectivo máximo – o da articulação urbana.



- Edifícios Precários
- Habitação
- Educação e Lazer
- Comércio
- Centro Social
- Cemitério

**IMAGEM 74** Mapa Interpretativo do Projecto de Equipamentos na Conchada

**IMAGEM 75** Mapa Interpretativo do Projecto da Plataforma e Espaços Públicos na Conchada

**IMAGEM 74**



- Vias
- Passeios
- Percursos Pedonais e Ciclovias Propostas
- Vegetação e Espaço Público Formais
- Plataforma da Conchada
- Mercado
- Elevadores Urbanos
- Campo Desportivo

**IMAGEM 75**

**A construção de novos equipamentos**

De acordo com as propostas descritas na parte da Análise, as que o projecto contempla enquadram-se na consolidação e transformação do bairro num local mais apelativo e, igualmente, mais lúdico.

Por um lado, os equipamentos que rematam a estratégia urbana, verificados nas plantas de projecto e no “Mapa Interpretativo do Projecto dos Equipamentos na Conchada”, inserem-se na categoria habitacional, em bloco, comercial, de apoio ao cemitério e de carácter económico e, por último, também na categoria social, mais especificamente de apoio educativo e desportivo. Aliada a estas ideias, inscreve-se num campo mais colectivo a implementação de uma rede de mobilidade suave e pedonal.

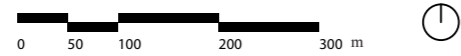
Porém, convém referir que alguns equipamentos de carácter público localizam-se fora dos limites do bairro da Conchada, embora preencham o equilíbrio urbano do bairro e o auxiliem no combate à segregação, pois tais equipamentos, como por exemplo o da Avenida Fernão de Magalhães ou o que se encontra no cruzamento da circular interna com a circular externa, apoiam-se em aspectos comerciais, relacionados com as novas propostas de mobilidade e acessibilidade pedonal.

Por outro lado, os equipamentos estrategicamente projectados definem uma plataforma pedonal, que confere articulações formais, tanto do bairro, como para o bairro.

**A dignificação do espaço público – novo sistema de praças**

Na estratégia urbana, foram desenvolvidas alguns dos temas de projecto idealizados na Análise. Nas plantas de projecto, a definição de uma rede de percursos pedonais passa por formalizar as existentes, derrubar barreiras e criar espaços destinados a esse fim. Assim, a inclusão de uma vasta rede de espaços permeáveis aos peões e aos ciclistas é uma das medidas, que se traduz no assentamento da plataforma da Conchada, onde a partir dela se fazem diversas ligações pedonais, como escadas rolantes, elevadores, que, conseqüentemente, definem território pedonal e ciclável.

Os dispositivos propostos reflectem, significativamente, a formalização do bairro da Conchada, impulsionando mais vivência, mais dinamismo e mais vibração, do bairro e para o bairro. A colocação dos elevadores e das escadas rolantes, desenhadas nas plantas de projecto e no “Mapa Interpretativo do Projecto da Plataforma e Espaços Públicos na Conchada”, segue uma espacialidade específica, rompendo com a monofuncionalidade do morro. Essas entradas e saídas estão arditosamente colocadas, visando a criação de uma imagem naturalmente definida pelas vias existentes, quando rompem com as curvas de nível, equilibrando a morfologia espacial. Estas acções, juntamente com as anteriores, materializam a densificação deste bairro.

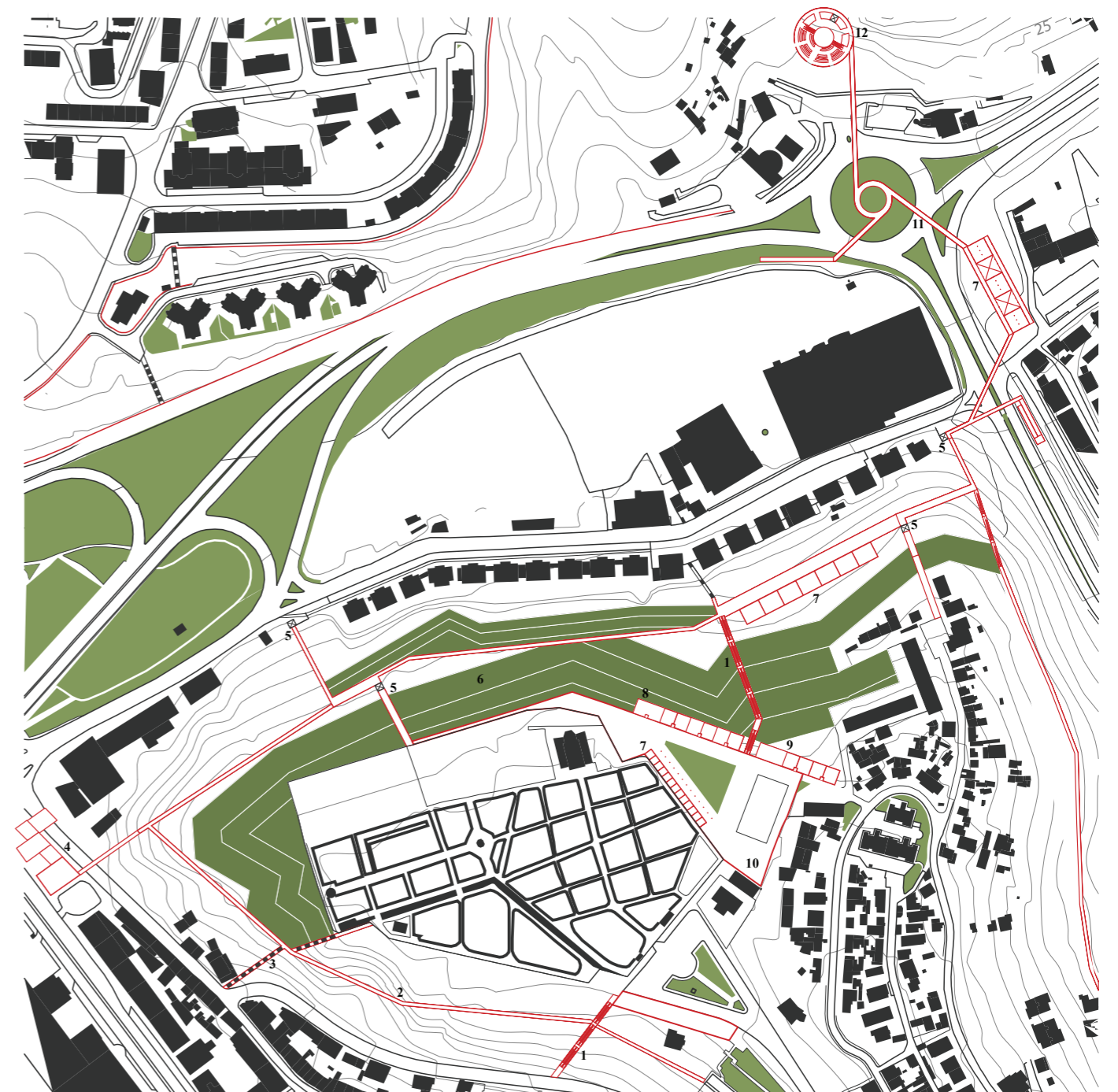


- Vegetação Formal
- Hortas Urbanas
- Vegetação Natural

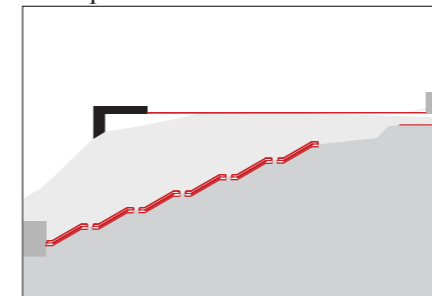
**IMAGEM 76**

**IMAGEM 76** Mapa Interpretativo do Projecto de Hortas Urbanas na Conchada

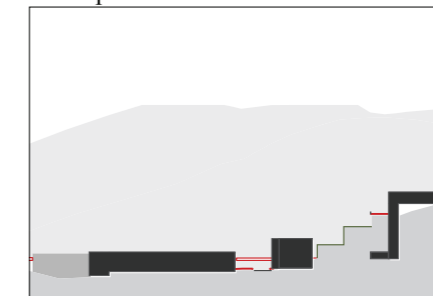
**IMAGEM 77** Estratégia para a Conchada



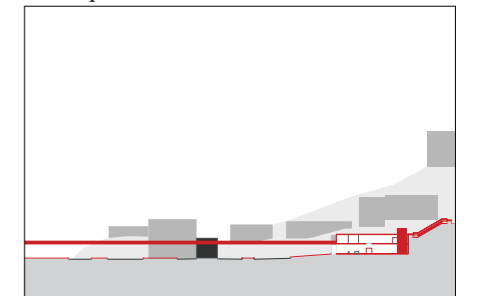
Corte pelas Escadas Rolantes



Corte pelo Elevador



Corte pelo Mercado



**IMAGEM 77**

**Legenda da Proposta na planta:**

- 1- Escadas Rolantes | 2- Via Pedonal a meia encosta | 3 - Escadas Urbanas | 4 - Serviços | 5 - Elevadores Urbanos | 6 - Hortas Urbanas
- 7 - Equipamento Comercial | 8 - Habitação | 9 - Equipamento Cultural e de Educação | 10 - Plataforma da Conchada | 11 - Ponte Pedonal
- 12 - Mercado Circular



### **A horta urbana como um novo parque urbano**

Utilizando alguns dos temas de Projecto descritos na Análise, tentou-se dinamizar e oferecer ao bairro espaços que, para além de funcionais, permitem a consolidação do espaço verdejante em torno do morro da Conchada. Assim, o passeio pedonal, exemplificado nas plantas de projecto e no “Mapa Interpretativo do Projecto das Hortas Urbanas na Conchada” é criado a meia-encosta e contribui para o equilíbrio paisagístico e verdejante do local, uma vez que abre perspectivas de expansão do “verde urbano”. Da mesma forma, as outras ligações permitem a definição e o designio do verde desta encosta.

Para além deste factor, um novo espaço verde é desenhado na plataforma, enquanto os espaços verdes informais se transformam em espaços cuidados e apreciados.

### **Estratégia para a Conchada**

Sumariando e agregando as ideias de projecto, no bairro da Conchada, inserido numa estratégia essencialmente urbana, tem-se que a complementaridade das acções projectuais consente a inclusão da Conchada no cenário urbano, como um ponto nodal, de cruzamento, de passagem e de usufruto, visto que estão estabelecidas as premissas para que se dê a sua densificação.

A acessibilidade pedonal e a sua densificação dão-se a partir da inserção de uma nova plataforma, junto ao cemitério, cuja implantação é solo para a edificação de mais habitação, de equipamentos comerciais e de apoio à Escola Primária. A amarração da plataforma ao bairro é feita através de escadas rolantes e elevadores que, a meia encosta encontram um novo percurso pedonal. Esse percurso pedonal “rasga” a encosta e rodeia o morro. Ele permite o acesso à, também desenhada, ponte pedonal, cuja direcção atravessa a Circular Externa, confluindo no novo mercado circular, situado à cota 30, do Planalto do Ingote. Os “pontos-chave” desta ponte pedonal, ou seja, desta ligação mais amável, situam-se nas suas extremidades: na Conchada e no Ingote, estabilizando o panorama dos dois bairros.

Posto isto, a plataforma que ocupa lugar na Conchada identifica-se com a “praça geográfica”, defendida por Madalena Pinto da Silva (2009). A “praça geográfica” é um local onde a afinidade com a paisagem e com o comportamento geográfico é muito forte. Relaciona-se intensamente com o ambiente físico e, tal como acontece no caso prático, a Conchada situa-se num morro de fortes pendentes geográficas, cujo ambiente paisagístico se mescla entre a vegetação e a grande rede viária da Circular Externa.

A ligação ao centro da cidade é feita através de dispositivos móveis, como escadas rolantes, pontuando e consolidando um novo edifício na Avenida Fernão de Magalhães.

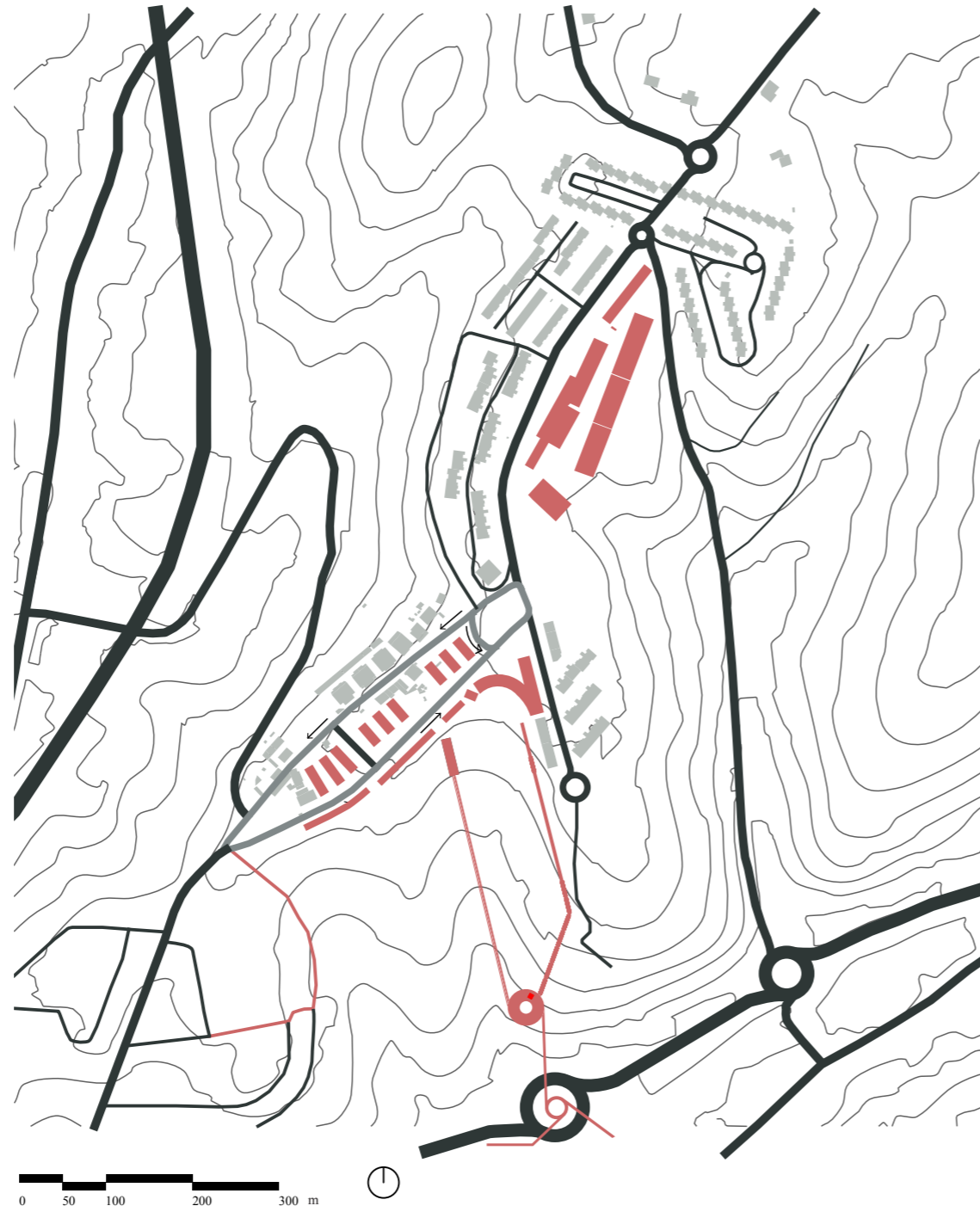
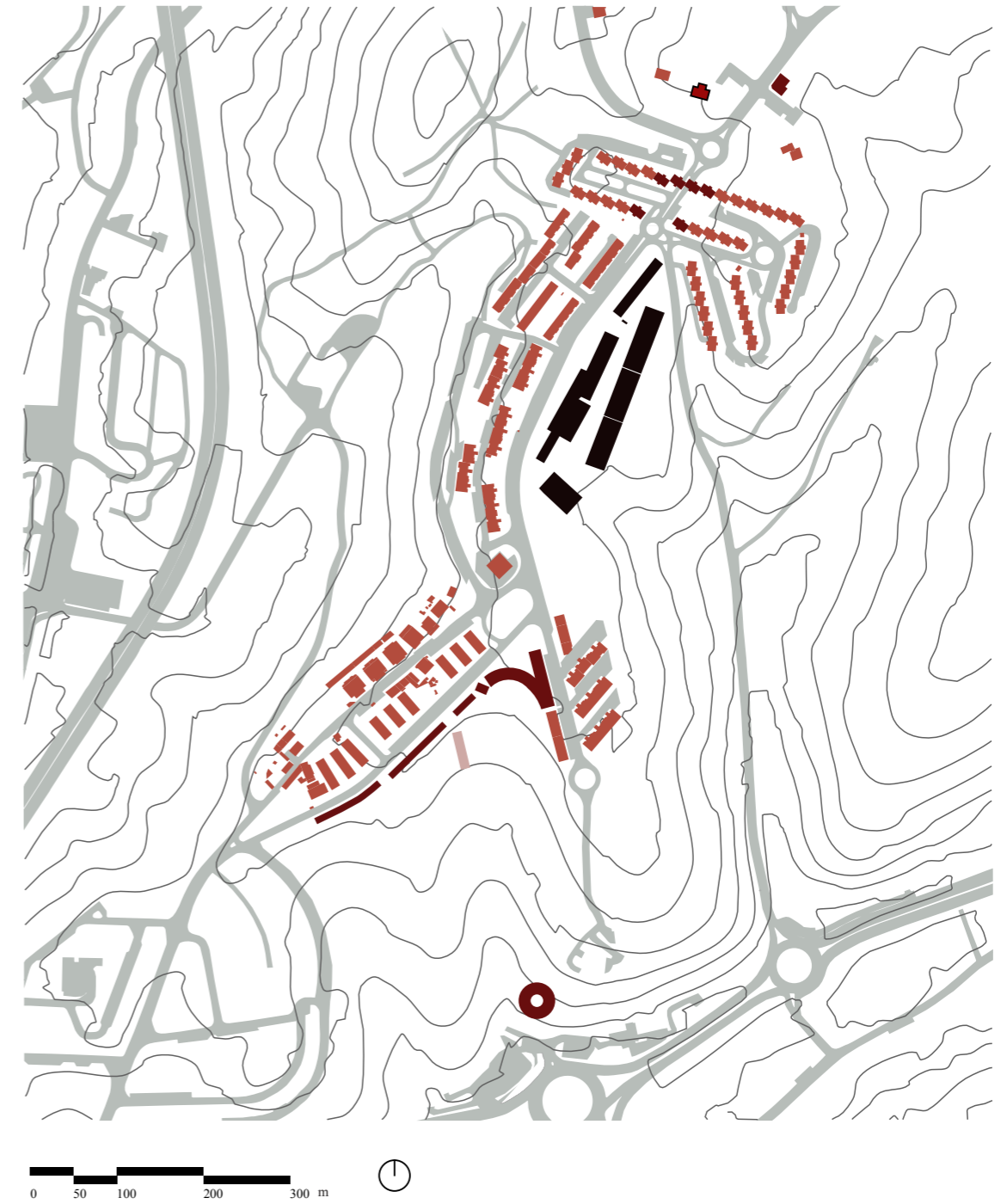


IMAGEM 78 Mapa Interpretativo do Projecto de Mobilidade no Ingote

- Vias de dois sentidos
- Vias de um sentido
- Vias Novas
- Sentido das vias
- Equipamentos e Percursos Pedonais /Ciclovias Propostos
- Elevadores Urbanos

IMAGEM 78



- Habitação
- Escola
- Comércio
- Centro Cívico
- Infraestrutura de Mobilidade

IMAGEM 79

## Ingote

### **O projecto para uma mobilidade mais inclusiva**

De acordo com os temas de projecto, a maior especificidade que foi encontrada para dominar o contexto social, sem perturbar e ferir o ambiente físico, foi a abertura cuidada de novas vias, articulando-as com a natureza, no sentido do Vale de Coselhas. Desta forma, a nova via proposta, que se apresenta nas plantas de projecto e no “Mapa Interpretativo do Projecto da Mobilidade no Ingote”, aparece como um início natural e que antes se encontrava incompleta. Tal continuidade, no seu abstracto, equilibra a legibilidade urbana do Planalto do Ingote. Relativamente às vias existentes, junto aos três bairros, consideramos que já se encontram rigorosamente definidas. Outro tipo de acessos que também tivemos em consideração respeitam ao engrandecimento e a afirmação de ciclovias, no Planalto do Ingote, já que tais vias são complementadas pelos vários acessos pedonais, ao longo da vertente.

### **A construção de novos equipamentos**

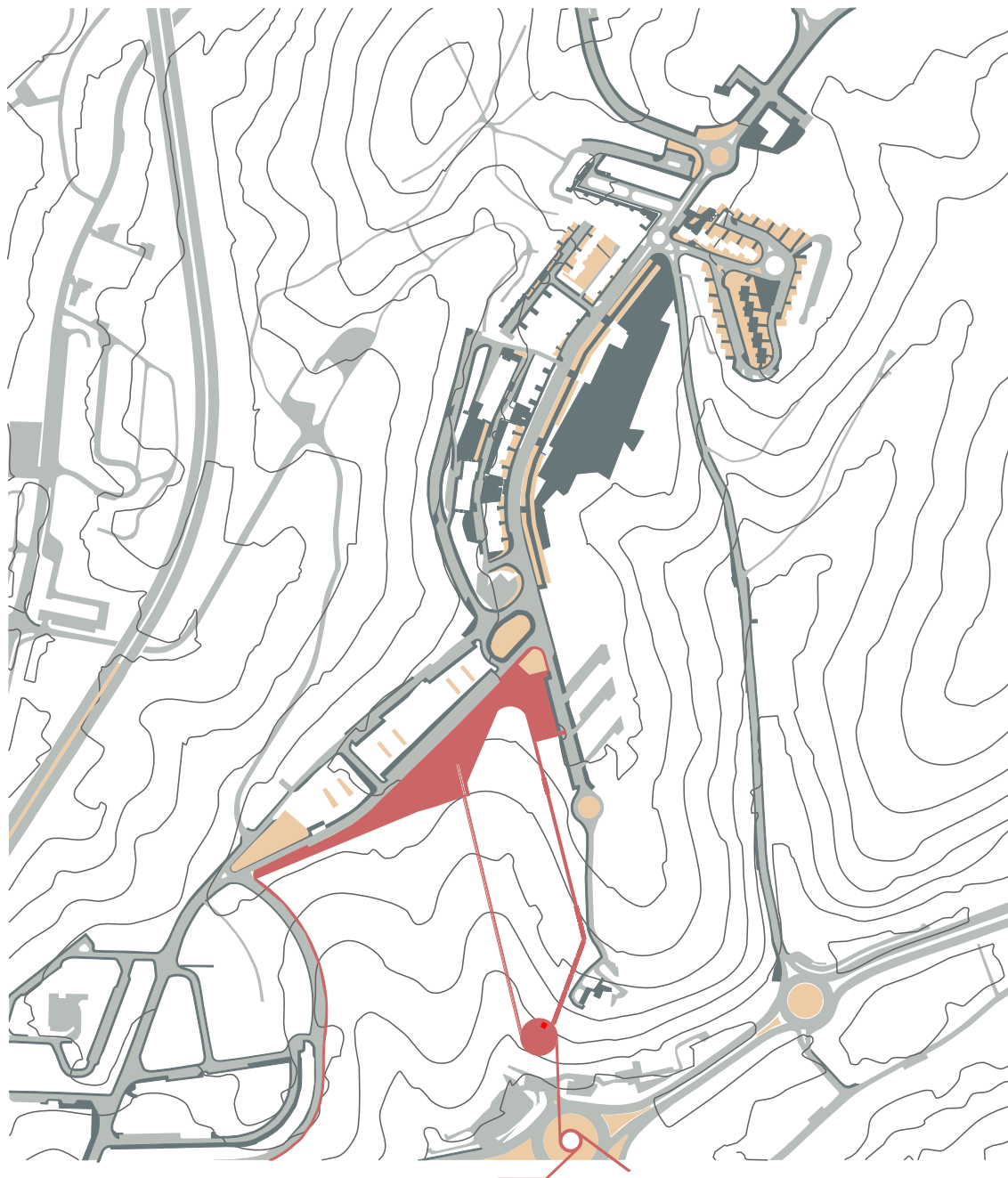
Como as plantas de projecto indicam e o “Mapa Interpretativo do Projecto dos Equipamentos no Ingote” mostra, os equipamentos propostos, como foi descrito na Análise, prendem-se com usos habitacionais, comerciais, de lazer e de apoio social, assumindo o Centro Cívico, do arquitecto João Carrilho da Graça, como pré-existência.

Assim, no Planalto do Ingote, desenham-se espaços comerciais e de habitação, ao passo que junto ao Vale de Coselhas implanta-se, estrategicamente, um mercado formalmente circular. A proposta de mercado é oriunda da estratégia de grupo do concurso da UN-Habitat. Contudo, nesta estratégia, o mercado centra-se no Planalto do Ingote, formalizando, assim, o denominado “*Ingote Plateau*”<sup>42</sup>.

Como medida impulsionadora de densificação e de costura das duas margens do Vale de Coselhas, apostou-se na actual implantação. O seu embasamento permite o estabelecimento de um ponto nodal e de ligação com a encosta da Conchada, através dos novos dispositivos pedonais. A partir desta estratégia de novas construções, não só se adensa o Planalto, colocando-o num ponto de maior destaque, como também se criam ligações urbanizadas que venham a fortificar o

---

<sup>42</sup> PeãoTeam (2014, p. 14) .



- Vias
- Passeios
- Percursos Pedonais / Ciclovias Propostos
- Vegetação e Espaço Público Formais
- Plataforma do Ingote
- Praça do Centro Cívico
- Mercado

**IMAGEM 80** Mapa Interpretativo do Projecto da Plataforma e Espaços Públicos no Ingote

Vale de Coselhas. Em termos de legibilidade urbana, os novos equipamentos vêm preencher vazios expectantes.

### **A dignificação do espaço público – novo sistema de praças**

O espaço exterior de uso público no Planalto do Ingote não é caracterizado como espaço usufruído, como foi descrito na Análise. Porém, a estratégia que engloba esta temática permite gerar / devolver uma nova centralidade a este local, tal como foi proposto na estratégia grupo<sup>43</sup>. Assim, gera-se uma nova “plataforma estrutural”<sup>44</sup>, assente no espaço vazio, expectando por uma nova funcionalidade. A estruturar essa plataforma – plataforma do Ingote – estão diversos dispositivos de mobilidade pedonal e ciclável. O funicular é um deles, encontrando os seus remates, por um lado, no centro da plataforma e, por outro, no mercado no Vale de Coselhas, depositando nele um local de interface móvel.

Da mesma forma, usando o mercado como interface, o outro dispositivo de mobilidade e acessibilidade são as escadas rolantes, que vêm o seu ajustamento junto à via, que serve a edificação a meia encosta. Com esta posição estratégica, queremos oferecer urbanidade à encosta do Planalto. Tais escadas rolantes definem a sua ligação com o mercado, permitindo o equilíbrio funcional e apelativo destes novos acessos que servem o peão e o ciclista.

Com recurso ao “Mapa Interpretativo do Projecto da Plataforma e Espaços Públicos no Ingote”, verifica-se que a partir do mercado, também existe uma ligação à ponte pedonal – que se encontra à cota 30. Esta ponte pedonal, plana, serve para desobstruir o fosso existente no Vale de Coselhas, circundando, de uma forma suave, o movimento, tornando-o só mais amável e contemplativo.

### **A horta urbana como um novo parque urbano**

A fim de valorizar o Planalto, e como forma de aplicar conceitos de sustentabilidade económica e ambiental<sup>45</sup>, o tema projectual de transformação das encostas do Ingote, em hortas urbanas é transportado para a acção projectual. Assim, habilmente, desenha-se nas plantas de projecto e no “Mapa Interpretativo do Projecto das Hortas Urbanas no Ingote” uma nova encosta, um novo parque urbano.

---

<sup>43</sup> PeãoTeam (2014)

<sup>44</sup> Silva (2009)

<sup>45</sup> PeãoTeam (2014)



- Vegetação Formal
- Hortas Urbanas
- Vegetação Natural

IMAGEM 81 Mapa Interpretativo do Projecto de Hortas Urbanas

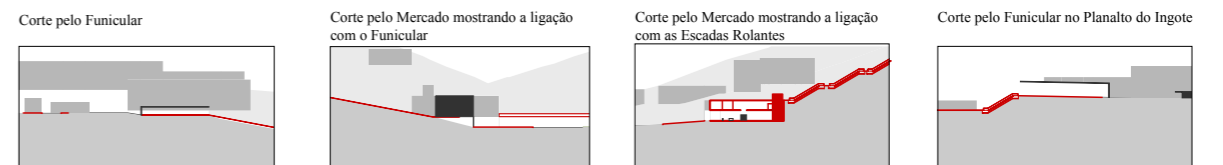
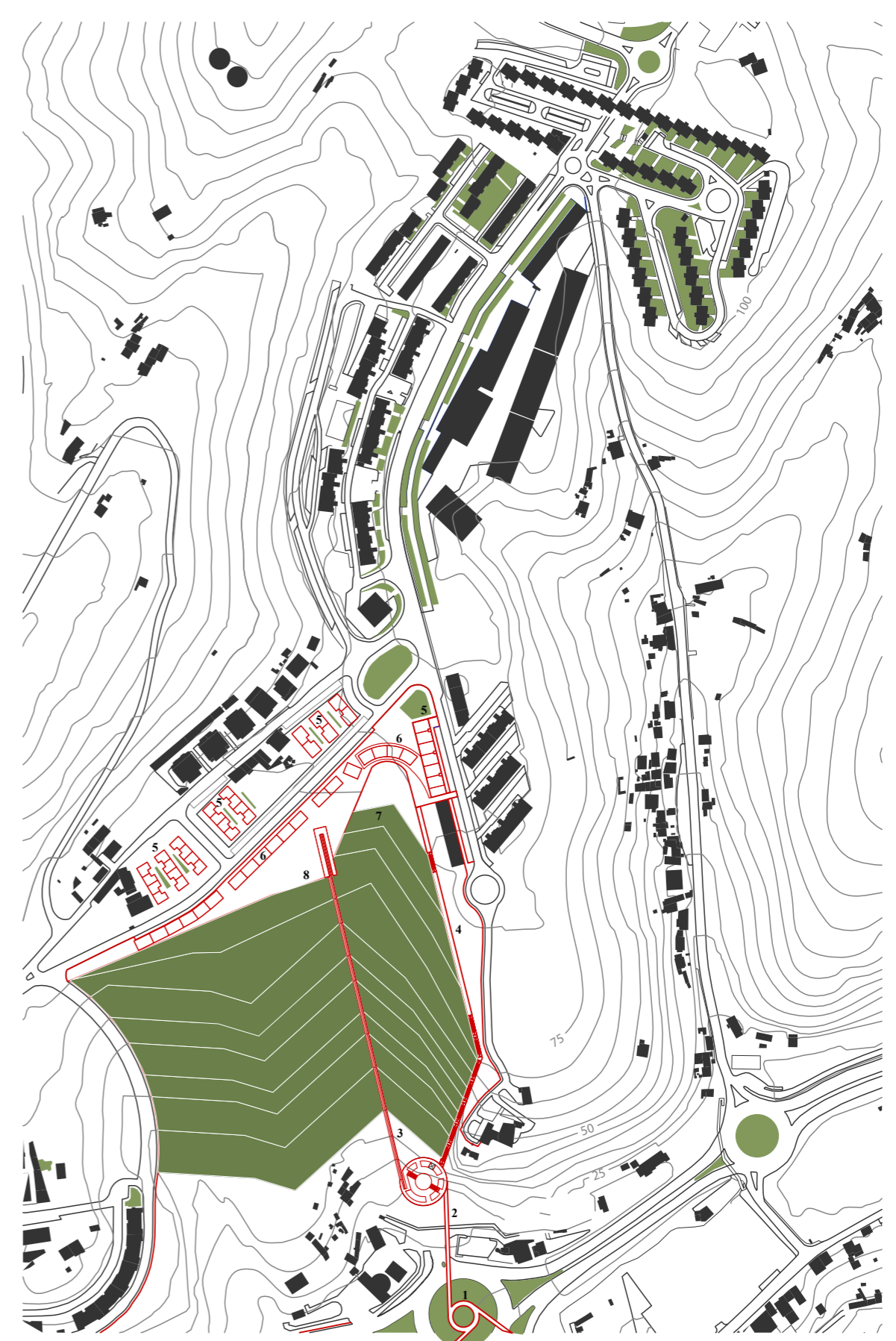


IMAGEM 82 Estratégia Urbana para o Ingote

IMAGEM 81

IMAGEM 82

**Legenda da Proposta na planta:**  
 1- Ponte Pedonal | 2- Mercado Circular | 3 - Funicular | 4 - Escadas Rolantes | 5 - Habitação | 6 - Equipamento Comercial | 7 - Hortas Urbanas | 8 - Plataforma do Ingote |

Esta acção tem como objectivo o fortalecimento daquele bairro, colocando-o num panorama municipal, por intermédio de iniciativas comunitárias.

### **Estratégia para o Ingote**

Reunindo as acções projectuais, perspectiva-se uma estratégia coesa e sólida, que incrementa a união entre os bairros do Planalto e entre o Ingote e a cidade de Coimbra, sobretudo a partir da nova plataforma, que se identifica com a “praça estrutural”<sup>46</sup>, cujo fundamento é o sistema relacional e encadeado de espaços públicos urbanos que o bairro encerra. O bairro do Ingote encontra-se num cenário em que a rua se torna no “tema fundamental” de composição, aliado ao desenvolvimento territorial, a partir da fortemente marcada estrutura viária.

Logo, aqui, procurou-se dignificar o espaço público e possibilitar a sua aproximação ao centro da cidade. O projecto para o Planalto do Ingote adquire assim exigências que se prendem com a mobilidade e acessibilidade, através do exemplo das escadas rolantes e funicular; a construção de mais equipamentos de carácter habitacional, de lazer e comercial, pontuado, essencialmente pelo mercado circular, que se encontra à cota 30. Este mercado retira a mesma intenção e metodologia interventiva e participada da população e de vários actores da cidade, inferidas pelo mercado proposto no Concurso UN-Habitat, que via a sua implantação no espaço expectante do Planalto do Ingote, à cota 90.

Esta intenção e metodologia são importantes para concentrar neste núcleo componentes sociais e cívicas, exemplares nas características urbanas de Coimbra, dinamizando o associativismo e fortalecendo e criando laços de manutenção e cooperação. As acções projectuais são facilitadoras e incentivam a aproximação urbana.

---

<sup>46</sup> (Silva (2009))





## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Confrontando a actualidade, percebemos que há muito a fazer na cidade de Coimbra. Apesar de ser uma cidade cujo centro (Universidade, Alta e Sofia) foi considerado Património Mundial da Humanidade pela UNESCO<sup>47</sup>, o seu espaço envolvente, ou seja, fora do seu núcleo central, ainda se encontra desvitalizado e carente de identidade.

A dicotomia entre centro e periferia e as implicações que as franjas urbanas provocam nos centros citadinos é uma realidade e, de facto, as periferias existem quando os centros se encontram em fase de sobrelotação ou em fase de degradação. No caso de Coimbra, embora alguns dos edifícios da Alta tenham sido alvo de revitalização, a zona da Baixa encontra-se “*desertificada, degradada e até em ruína, para além de desmotivada e triste*”. (Campos, 2014, p. 163) Enquanto certos edifícios da baixa coimbricense necessitam de uma nova intervenção, outros são construídos fora da malha central. Contudo, estas novas construções significam isso mesmo: mais construções e menos espaços públicos exteriores. Mesmo assim, os centros necessitam também de uma nova lógica em torno dos espaços públicos exteriores, de livre usufruto e de estabelecimento social, dinâmico, lúdico e económico.

O empobrecimento das periferias existe pelo empobrecimento dos seus centros, tornando-se urgente a reflexão em torno da expansão desmesurada das periferias, contrariando o natural

---

<sup>47</sup> <http://worldheritage.uc.pt>



pendor de rápida desocupação dos centros históricos. Quando não existe um centro fortemente dignificado e clarificado, a tendência é a emigração da população para os seus *outskirts*.

Por outro lado, formam-se, espontaneamente, novas centralidades, independentes e autónomas umas das outras, em que o único factor de conexão é a distância e o tempo percorridos. Essas, sim, são as ligações que as novas centralidades adquirem, pois os movimentos pendulares traduzem-se no corpo em movimento pela distância percorrida, o que confere vivência, pela natural passagem do tempo.

Considera-se essencial a concentração deste estudo em bairros situados fora do centro de Coimbra, para repensarmos a cidade a partir de uma articulação entre as diversas centralidades.

O bom desempenho urbano depende da qualidade dos fluxos, passando pela promoção de uma cidade mais viva e dinâmica.

A fragmentação dos tecidos, conseqüente da rápida expansão territorial em simultâneo com o desaproveitamento, abandono e desinteresse face ao centro da cidade, leva a que se gerem zonas marginalizadas e segregadas. O trabalho realizado no âmbito do concurso da UN-Habitat, *Urban Revitalization of Mass Housing*, tentou dar resposta a esta questão, invertendo esta realidade urbana ao ter como casos de estudo a Conchada, o Ingote e a Relvinha, que são bairros periféricos do centro da cidade de Coimbra. Todavia, a consolidação deste tema, nesta dissertação, enveredou por um modo mais operativo e cirúrgico, particularizando e partindo dos exemplos da Conchada e do Ingote, considerando a escala urbana a que eles estão afectos. De facto, os bairros da Conchada e do Ingote são bairros periféricos, desvinculados do centro da cidade. Tal prende-se com vários factores que se foram epilgando ao longo de toda a Análise e, de acordo com cada contexto histórico.

Partindo do objectivo principal de desenvolver um projecto que articule o centro da cidade com os bairros da Conchada e do Ingote, reflectiu-se a forma como se poderia criar um sistema que conjugasse o novo projecto com as pré-existências, tendo como base o estabelecimento de práticas sustentadas pela Economia Solidária, tanto numa base sociopolítica, como numa base socioeconómica. Para além do conjunto urbano, o trabalho fixou no estudo da *urbanidade* destes dois bairros, o que significa que se observaram as relações que eles estabeleciam fora do seu “raio” de influência. Pode-se concluir que as relações que se estabelecem são fortemente indicativas da qualidade dos espaços públicos exteriores e o domínio da sua presença no estado urbano. Confrontando esta realidade, verificou-se que os bairros não facultam o estabelecimento destas relações, embora sejam bairros socialmente estigmatizados. Por isso, ao tratar o tema, tentou-se inverter esta “identidade”, começando por identificar a diferença entre cidade e periferia.



De seguida, empregou-se um método de trabalho coeso e cirúrgico, apontado exclusivamente para a instituição de relações de urbanidade. Este método materializou-se em aspectos de observação e de registo fotográfico (*vide* Anexos V e VI respectivamente aos bairros da Conchada e Ingote), traduzido em mapas, levando, tanto à obtenção de um plano operativo em toda a Análise, como a determinação, nos dois bairros, de forças, fraquezas, oportunidades e ameaças, encontradas nesta metodologia de análise. Mais tarde, confrontando as fragilidades e oportunidades, traçaram-se Temas de Projecto ou Propostas, que embora não estivessem consolidadas, permitiam apontar para planos estratégicos. Tais planos estratégicos conduziram a estratégia urbana actual, num exercício de constantes avanços e recuos.

Pelo facto de este processo ter envolvido muita análise e confrontação de dados, desde viários, passando pela caracterização de edificado e de espaços públicos, até à vegetação, compreendeu-se que, na realidade, os bairros não se regeneram, apenas, a partir das pré-existências.

Delineando as “fraquezas”, verifica-se que na Conchada, um bairro particularmente ensimesmado no alto do morro, os espaços públicos são pouco dignos, pouco usados, sem desenho que valorize o peão, ao passo que no Ingote, um bairro facilmente acessível por automóvel, mas pouco apelativo, existem muitos terrenos expectantes e vazios onde as ruas existentes não são consolidadas pelos edifícios.

Os edifícios existentes nos dois bairros são, essencialmente, habitacionais, o que não promove a miscigenação de funções e usos, apontando para um ambiente monofuncional, embora existam nos dois locais associações de cariz social e escolas primárias. Da mesma forma que os edifícios não geram ligações urbanas, os espaços públicos, só por si, também não os criam, visto que muitos dos espaços públicos existentes nos dois bairros carecem de identidade urbana porque são bairros essencialmente definidos pelas habitações e pela rua. Não havendo “comunicação” bilateral entre os edifícios e a rua, não existe ambiente urbano. Este só existe quando o peão aceita e tira partido do usufruto dos espaços públicos, como forma de convivência, de contemplação e de passagem. Quanto aos espaços verdes, ambos os locais carecem de espaços verdes, ajardinados e urbanos para usufruto do peão. Os bairros estão rodeados por uma vegetação expectante, que ao pertencerem à paisagem, pendem entre o urbano e o rural.

Como resposta a estas “fraquezas”, o projecto, deste trabalho, passa pela introdução de mais vias de acesso, de outros usos e equipamentos, de espaços públicos, que se traduzem em mais vias pedonais e cicláveis e, de espaços verdes urbanos, numa tentativa de criar actividades que promovam as práticas de utilização do espaço público.

Os aspectos fortalecedores prendem-se com a necessidade de criar uma nova centralidade nos dois bairros, conjugando as suas épocas de enraizamento distintas. Enquanto a Conchada é um bairro mais histórico, o Ingote é o exemplo de um bairro periférico contemporâneo. Fazendo a



articulação entre eles, perspectiva-se a permuta e a transição de identidade, contribuindo para o *empowerment* local.

Com isto, viu-se nos Temas Projectuais e, posteriormente no Projecto, a base para a consolidação de “oportunidades”, que conduziram à articulação de novos meios de acesso e de novos equipamentos que não fossem exclusivamente de habitação.

A revitalização dos dois bairros passa pelo desenho inclusivo de mecanismos arquitectónicos que criem novos espaços públicos, densificando internamente, de tal forma que, o Projecto baseia-se no encadeamento de novos espaços de encontro, de novos sistemas de articulação levando a programas de regeneração. Cose-se o “vazio”, criando novos “cheios”, ora volumétricos, ora significativos, sem descurar, contudo, as pré-existências.

A aprovação de tais mecanismos, aliados à consolidação dos espaços e equipamentos já construídos, permite a resolução do problema em torno dos espaços públicos, o que, consequentemente, dá resposta ao objectivo primário - articular o centro da cidade consolidada com os dois bairros, criando novos *urbanducts* e novas centralidades que, actualmente, não existem.

Então, a ideia de desenvolvimento de espaços públicos em torno de plataformas ou “praças” públicas em cada um dos locais de estudo permitiu a densificação, aliada à contemplação e à ideia de “pisar” o novo solo, com usos e funcionalidades heterogéneas e nunca antes ali estabelecidas. As plataformas vinculadas aos bairros, quando interligadas, particularizam-se em distintos sistemas pedonais e ciclovias, através de escadas rolantes, elevadores e ponte pedonal à cota 30 metros, tornando-se no motor regenerador de cada espaço. Por isso, para além de estabelecer novos espaços públicos, avançou-se com a inclusão de sistemas móveis e alternativos, como é o caso da bicicleta, assegurando a intensificação urbana, a vivência espacial e a implementação de novas formas de ligação, de mobilidade e acessibilidade.

Dando resposta ao critério de heterogeneidade funcional, desenharam-se novas habitações e novos equipamentos comerciais, de lazer e culturais, tanto na plataforma da Conchada, como na plataforma do Ingote. Complementando estas intervenções com o Centro Cívico do Ingote, do arquitecto João Carrilho da Graça, surge a inclusão e a introdução de novos mecanismos que invertam o processo de marginalização, socialmente, profissionalmente e culturalmente, dotando aquele espaço de uma nova centralidade.

De acordo com a Economia Solidária, adopta-se uma parceria, do ponto de vista social, económico e político, entre os moradores, a Câmara Municipal e mais entidades económicas, traduzida na venda e comercialização de produtos vindos das hortas urbanas. Assim, o mercado, implantado à cota 30 do Planalto do Ingote, vai gerar novas dinâmicas de uso do espaço público, em paralelo com as hortas urbanas, ao estabelecer uma “plataforma” económica onde podem ser





comercializados os produtos vindos destas. Ele também adquire singularidade, por ser um elemento rotular e articulador dos novos sistemas pedonais e por permitir a criação de mais urbanidade. As hortas urbanas vêm oferecer a cada bairro uma lógica ambiental e comunitária, transformando as encostas em novos parques urbanos que evidenciem a conexão entre os bairros. Esta proposta crítica e actualiza a proposta apresentada pela *Peão Team*, com o exemplo da não utilização da ponte pedonal, à cota 90, que era complementada pelo mercado no Planalto do Ingote, à mesma cota. Tendo uma atitude de cariz projectual, optou-se pela “transformação” dessa ponte pedonal em ligações, mais suaves e com menos impacto paisagístico, descritas anteriormente. Portanto, estas são estratégias pontuais cuja natureza permite a fluidez, o combate à monofuncionalidade e a introdução de um sistema de *mix* urbano, com vista a integrar diferentes conceitos num desenho estratégico. Com isto, tenta-se conferir a manutenção dos espaços já existentes, num exercício sustentável de cooperação por parte da sociedade civil.

Visto que a cidade é um sistema de construções, um projecto indefinido e contínuo ao longo do tempo, este trabalho aponta para uma estratégia de ligação urbana, onde o espaço público se torna protagonista e operador de toda a regeneração espacial, cujo devir passa por coser o Ingote com a Conchada, atingindo o objectivo de fortalecer e densificar o centro de Coimbra, sem esquecer que *“as periferias, tanto como lugar e conceito, mudam a sua localização e significado através do tempo.”* (Hosltton & Caldeira, 2008, p.21)



## BIBLIOGRAFIA

- ALARCÃO, J. d. (2008). *Coimbra: a montagem do cenário urbano*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- ALVES, F. B. (2005). *O Espaço Público Urbano. Qualidade, Avaliação e Participação Pública* (1ª ed.). Porto: CESAP-ESAP/ CEAA.
- ARAÚJO, A. (Ed.). (2015). *Isto é Cidade* (Vol. 4). Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- BANDEIRINHA, J. A. (2003). *Coimbra Vista do Céu* (1ª ed.). Lisboa: Argumentum.
- BAPTISTA, A. J. M., & MARINHO, M. A. (Eds.). (1997). *Programas Urban e Reabilitação Urbana: revitalização de áreas urbanas em crise*. Lisboa: QuatroPontoQuatro - Design e Comunicação, Lda.
- BRANDÃO, P., & REMESAR, A. (2000). *O espaço público e a interdisciplinaridade*. Lisboa: Centro Português Design.
- BRU, E. (2001). *Coming from the South*. Barcelona: Actar.
- Centro Cívico Planalto do Ingote (2004). *Centro Cívico Planalto do Ingote : Concurso Limitado por Prévia Qualificação*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- COSTA, A. A. (2006). *Alexandre Alves Costa, Candidatura ao Prémio Jean Tschumi UIA 2005*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, Caleidoscópico.
- CULLEN, G. (1988). *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70.
- DELGADO, M. (1999). *El animal público : hacia una antropologia de los espacios urbanos* (3ª Ed.). Barcelona: Ed. Anagrama.
- FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra:



- Câmara Municipal de Coimbra.
- GEHL, J. (2002). *Novos espaços urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- GEHL, J. (2006). *La humanización del espacio urbano : la vida social entre los edificios* (5ª ed.). Barcelona: Editorial Reverté, S.A.
- GONÇALVES, J. M. (2006). *Os espaços públicos na reconfiguração física e social da cidade*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.
- GRANDE, N. (2002). *O Verdadeiro Mapa do Universo: Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa*. Coimbra: edarq- Edições do Departamento de Arquitectura da FCTUC.
- JACOBS, J. (2003). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo : Martins Fontes.
- LEACH, N. (1999). *Architecture and revolution : contemporary perspectives on Central and Eastern Europe*. Londres: Routledge.
- MACEDO, M. C. d. (2006). Coimbra na segunda metade do século XIX: a materialização dos avanços técnicos dos inícios da modernidade. In J. Rebelo & J. S. Faria (Eds.), *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- MENDES, M. (Ed.). (2000). *Porto 2001: regresso à Baixa - Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense* (1ª ed.). Porto: FAUP.
- PORTAS, N. (Ed.). (1999). *Espacio público y ciudad emergente*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- PORTAS, N. (2007). *A Cidade como Arquitectura: apontamentos de método e crítica* (2ª ed.). Lisboa: Livros Horizonte.
- ROSMANINHO, N. (2005). *O Poder da Arte: O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- ROSMANINHO, N. (2006). Coimbra no Estado Novo. In J. Rebelo & J. S. Faria (Eds.), *A Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- SANTOS, L. d. (1983). *Planos de Urbanização para a Cidade de Coimbra*. Coimbra: Museu Nacional de Machado de Castro.
- SERPA, A. (2007). *O Espaço Público na Cidade Contemporânea*. São Paulo: Editora Contexto.
- SOLÁ, M. d. (1999). *Designing Cities*. Milão: Lotus Quaderni Documents, Electa.
- SOLÁ-MORALES, M. d. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC.
- TÁVORA, F. (1982). *Da Organização do Espaço* (2ª ed.). Porto: Edições do Curso de Arquitectura da E.S.B.A.P.
- ZARDINI, M. (Ed.). (1999). *Manuel de Solá - Designing Cities* (Vol. Lotus Quaderni Documents). Milão: Electa.



### Teses e Trabalhos Científicos

- AFONSO, J. M. C. (2014). *Projeto de qualificação do espaço público em periferias de pequeno aglomerado urbano*. Dissertação de mestrado integrado em Arquitectura. Guimarães: Universidade do Minho. 114 f. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1822/30390>
- CAMPOS, M. P. (2014). *Baixa Crúzia - Contribuição para a reabilitação de uma área na Baixa de Coimbra*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura. Coimbra: Universidade de Coimbra. 221 f.
- CORREIA, V. F. M. d. V. (2000). *Espaço Público Urbano: Conceitos a partir da modernidade-uma leitura selectiva*. Prova Final de Licenciatura em Arquitectura. Coimbra: Universidade de Coimbra. 112 f.
- FONSECA, M. R. M. (2009). *Coimbra, cidade verde: Introdução à análise dos espaços verdes da cidade de Coimbra*. Prova Final de Licenciatura em Arquitectura. Coimbra: Universidade de Coimbra. 94 f.
- HENRIQUES, H. C. N. (2012). *Análise morfológica de alguns espaços públicos: Cidade do Porto 1910-1974*. Dissertação de Mestrado. Porto: Universidade do Porto. 81 f.
- LOBO, R. (2010). *A Universidade na cidade : urbanismo e arquitectura universitários na Península Ibérica da Idade Média e da Primeira Idade Moderna*. Tese de Doutoramento em Arquitectura. Coimbra: Universidade de Coimbra. 836 f.
- PEREIRA, M. A. G. (2010). *Génese, evolução e tipologia da habitação social no concelho de Coimbra*. Dissertação de Mestrado em Geografia, Gestão do Território e Urbanismo. Lisboa: Universidade de Lisboa. 163 f.
- PESTANA, N. M. S. F. d. A. (2001). *Espaço público urbano. Um ensaio sobre o "Vazio"*. Prova Final de Licenciatura em Arquitectura. Coimbra: Universidade de Coimbra. 82 f.
- SANTOS, R. (2006). *O Planalto do Ingote*. Prova Final de Arquitectura. Coimbra: Universidade de Coimbra. 246 f.
- SILVA, E. R. d. C. e. (2012). *Evolução Identitária de Um Lugar- A Conchada de Coimbra*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura. Coimbra: Universidade de Coimbra. 173 f. Disponível em: <file:///C:/Users/Ana%20Pi%C3%A3o/Downloads/Elisa%20Silva%20-%20Conchada%20VOL%20I.pdf>
- SILVA, M. M. F. P. d. (2009). *Forma e Circunstância, A praça na cidade portuguesa contemporânea*. Dissertação de Doutoramento. Porto: Universidade do Porto. 407 f.





### Artigos de Comunicação

- GALEGO, A., PIÃO, A., MARGARIDO, A., CAETANA, B., RAMOS, C., & CABRITA, T. (2014). *A economia como solução no desenho da cidade: Um projecto a partir dos Bairros do Ingote, Relvinha e Conchada, Coimbra*. In J. A. Bandeirinha, D. Sardo, G. C. Moniz (Eds.) 74-14 SAAL and Architecture. Coimbra: edarq, Coimbra: CES, Porto: Fundação de Serralves (no prelo)
- LÓPEZ, M. M. (2003). *Los Movimientos Sociales Urbanos : Un análisis de la obra de Manuel Castells*. Conferência apresentada em Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Vigo.

### Relatórios

- PEÃOTEAM. (2014). *UN-Habitat: International Competition, Urban Revitalization of Mass Housing*. Mass Housing Competition: <http://www.masshousingcompetition.org/results/entry/927>

### Artigos de Revistas

- CALDEIRA, T. (2009). Marginality, Again?!. *International Journal of Urban and Regional Research* 33.3.
- DOMINGUES, Á. (2000). Os novos mapas da cidade. *ECDJ 3 - Novos mapas para velhas cidades*.
- FERNANDEZ, S. (2001). Vale de Coselhas. *ECDJ 4 - Coimbra um novo mapa*.
- GRAÇA, M. S. (2007). Espaços Públicos e Uso Colectivo de Espaços Privados. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, Nº: 10, P. 213-240. ISSN: 1133-6579. Também disponível em: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2675857>
- GRANDE, N. (2000). Coimbra como projecto urbano. *ECDJ 3 - Novos mapas para velhas cidades*.
- HOLSTON, J. & CALDEIRA T. (2008). Urban Peripheries and the Invention of Citizenship. *Harvard Design Magazine* 28.
- LOBO, R. (2000). Coimbra: evolução do espaço urbano. *ECDJ 3 - Novos mapas para velhas cidades*.
- NAMORADO, P. H. e. R. (2009). Os desafios da economia solidária. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Nº: 84. Também disponível em: <http://rccs.revues.org/378>
- ROSSA, W. (2001). Urbanismo, História e Projecto. *ECDJ 5 - Investigação em Arquitectura*.
- ROSSA, W. (2003). Coimbra como Território. *ECDJ 6 e 7 - Inserções: Seminário Internacional*



*de Desenho Urbano.*

ROY, A. (2011). Slumdog Cities: Rethinking Subaltern Urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research* 35.2.

SANTANA, P. (2001). Fazer Cidade sobre o sítio da Cidade. *ECDJ 4 - Coimbra um novo mapa.*

### Referências Electrónicas

Câmara Municipal de Coimbra, *Universidade de Coimbra, Alta e Sofia Património Mundial da Humanidade.* [Consultado: 10 de Junho 2015], em [https://www.cm-coimbra.pt/index.php?option=com\\_content&task=view&id=2907&Itemid=739](https://www.cm-coimbra.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=2907&Itemid=739)

Câmara Municipal de Coimbra (1995) *Acta da Reunião da Câmara Municipal de Coimbra, realizada no dia Trinta e Um de Julho de Mil Novecentos e Noventa e Cinco.* [Consultado: 23 de Fevereiro 2015], em <http://www.cm-coimbra.pt/dmdocuments/ACTA950731.pdf>

Câmara Municipal de Coimbra (2009). *Bairro da Misericórdia Renasce na Conchada.* [Consultado: 26 de Março 2015], em [http://www.cm-coimbra.pt/index.php?option=com\\_content&task=view&id=866&Itemid=191](http://www.cm-coimbra.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=866&Itemid=191)

Urban Revitalization of Mass Housing – International Competition (2014) *Peão.* [Consultado: 3 de Maio 2015], em <http://www.masshousingcompetition.org/results/entry/927>

Rosalyn Deutsche (2012) The Question of "Public Space". Disponível em [https://iwalewapublicspace.files.wordpress.com/2012/02/rosalyn-deutsche-\\_the-question-of-\\_public-space\\_.pdf](https://iwalewapublicspace.files.wordpress.com/2012/02/rosalyn-deutsche-_the-question-of-_public-space_.pdf)

O Prof. Godin, *Coimbra - Iconografia, plantas, cartas e mapas.* [Consultado: 2015], em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=764154&page=6>

O Prof. Godin, *Coimbra no Século XIX.* [Consultado: 2015], em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=764004>

Universidade de Coimbra Alta e Sofia - Património Mundial (2013). *Universidade de Coimbra Alta e Sofia - Património Mundial.* [Consultado: 15 de Julho de 2015 2015], em <http://worldheritage.uc.pt/pt/>



**FONTES DAS IMAGENS**

**IMAGEM 1** Vista Aérea da Cidade de Coimbra

**IMAGEM 2** FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra. p. 15

**IMAGEM 3** FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra. p. 89

**IMAGEM 4** FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra. p. 86

**IMAGEM 5** FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra. p. 80

**IMAGEM 6** FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra. p. 81

**IMAGEM 7** FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra. p. 81

**IMAGEM 8** FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra. p. 67

**IMAGEM 9** FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra. p. 83

**IMAGEM 10** FARIA, J. S., & REBELO, J. (Eds.). (2006). *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra. p. 91

**IMAGEM 11** Vista Aérea dos bairros da Conchada e do Ingote



- IMAGEM 12** Desenho da autora  
**IMAGEM 13** Fotografia da autora  
**IMAGEM 14** Fotografia da autora  
**IMAGEM 15** Fotografia da autora  
**IMAGEM 16** Fotografia da autora  
**IMAGEM 17** Fotografia da autora  
**IMAGEM 18** Fotografia da autora  
**IMAGEM 19** Fotografia da autora  
**IMAGEM 20** Fotografia da autora  
**IMAGEM 21** Fotografia da autora  
**IMAGEM 22** Fotografia da autora  
**IMAGEM 23** Fotografia da autora  
**IMAGEM 24** Desenho da autora  
**IMAGEM 25** Desenho da autora  
**IMAGEM 26** Desenho da autora  
**IMAGEM 27** Desenho da autora  
**IMAGEM 28** Desenho da autora  
**IMAGEM 29** Desenho da autora  
**IMAGEM 30** Desenho da autora  
**IMAGEM 31** Desenho da autora  
**IMAGEM 32** Desenho da autora  
**IMAGEM 33** Fotografia da autora  
**IMAGEM 34** Fotografia da autora  
**IMAGEM 35** Fotografia da autora  
**IMAGEM 36** Fotografia da autora  
**IMAGEM 37** Fotografia da autora  
**IMAGEM 38** Fotografia da autora  
**IMAGEM 39** Fotografia da autora  
**IMAGEM 40** Fotografia da autora  
**IMAGEM 41** Fotografia da autora  
**IMAGEM 42** Fotografia da autora  
**IMAGEM 43** Fotografia da autora





**IMAGEM 44** Fotografia da autora

**IMAGEM 45** Fotografia da autora

**IMAGEM 46** Fotografia da autora

**IMAGEM 47** Desenho da autora

**IMAGEM 48** Desenho da autora

**IMAGEM 49** Desenho da autora

**IMAGEM 50** Desenho da autora

**IMAGEM 51** Desenho da autora

**IMAGEM 52** Desenho da autora

**IMAGEM 53** Desenho da autora

**IMAGEM 54** Desenho da autora

**IMAGEM 55** do *PeãoTeam* Disponível em: <http://www.masshousingcompetition.org/results/entry/927>

**IMAGEM 56** do *PeãoTeam* Disponível em: <http://www.masshousingcompetition.org/results/entry/927>

**IMAGEM 57** do *PeãoTeam* Disponível em: <http://www.masshousingcompetition.org/results/entry/927>

**IMAGEM 58** do *PeãoTeam* Disponível em: <http://www.masshousingcompetition.org/results/entry/927>

**IMAGEM 59** Desenho da autora

**IMAGEM 60** Desenho da autora

**IMAGEM 61** Desenho da autora

**IMAGEM 62** Desenho da autora

**IMAGEM 63** Desenho da autora

**IMAGEM 64** Desenho da autora

**IMAGEM 65** Desenho da autora

**IMAGEM 66** Desenho da autora

**IMAGEM 67** Desenho da autora

**IMAGEM 68** Desenho da autora

**IMAGEM 69** Desenho da autora

**IMAGEM 70** Desenho da autora

**IMAGEM 71** Desenho da autora

**IMAGEM 72** Desenho da autora

**IMAGEM 73** Desenho da autora

**IMAGEM 74** Desenho da autora

**IMAGEM 75** Desenho da autora

**IMAGEM 76** Desenho da autora



**IMAGEM 77** Desenho da autora

**IMAGEM 78** Desenho da autora

**IMAGEM 79** Desenho da autora

**IMAGEM 80** Desenho da autora

**IMAGEM 81** Desenho da autora

**IMAGEM 82** Desenho da autora



## **ANEXOS**



## **ANEXO I**

Artigo para a Comunicação *Arquitectura e o SAAL 74-14*

**A economia como solução no desenho da cidade:  
Um projecto a partir dos Bairros do Ingote, Relvinha e Conchada, Coimbra.**

## **A economia como solução no desenho da cidade:**

### **Um projecto a partir dos Bairros do Ingote, Relvinha e Conchada, Coimbra.**

Economy as a city design solution:

A project through Ingote, Relvinha and Conchada neighborhoods, Coimbra.

**C. Ramos<sup>1</sup>,**

**Andreia Margarido<sup>1</sup>, Ana Peão,<sup>1</sup> Tiago Cabrita,<sup>1</sup> Ana Galego,<sup>2</sup> Beatriz Caitana,<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Departamento de Arquitectura da FCTUC

<sup>1</sup>Departamento de Engenharia da FCTUC

<sup>1</sup>Faculdade de Economia da UC

Coimbra, 3030-790, Portugal

catiaramos00@gmail.com

### **Nota Bibliográfica**

O artigo apresentado é resultado da recensão do trabalho desenvolvido pelos autores no âmbito do Concurso Internacional “Urban Revitalization of Mass Housing”, promovido pela UN-Habitat. O trabalho foi classificado com o primeiro lugar em Portugal, dentro da área geográfica da Europa e países da OECD, pela UN-Habitat e IUA. Os autores constituem uma equipa de alunos da Universidade de Coimbra, formada por estudantes de mestrado e doutoramento de arquitectura, sociologia e engenharia civil.

### **Biographical Note**

This paper is the review of the work developed by its authors regarding the UN- Habitat International Competition

Urban Revitalization of Mass Housing. Their work received the 1<sup>st</sup> National Position in Portugal inside Europe and other OECD Countries awarded by UN-Habitat and IUA. The authors are students of the University of Coimbra, and a team of graduate and PhD students from the fields of architecture, sociology, and civil engineering.

### **Resumo**

A urbanização recente na cidade de Coimbra caracteriza-se por uma generalizada e descontínua dispersão periférica, de baixa densidade e dependente do automóvel. Foi neste contexto, geográfica e socialmente segregado, que se desenvolveram alguns bairros de habitação social em Coimbra. Na actual situação económica, a cidade enfrenta um decréscimo populacional (-4.00%) e um contínuo esvaziamento do centro histórico (-20%) que tem vindo a resultar na sua terciarização. Neste sentido, consideramos que esta conjuntura possa representar uma oportunidade para desenvolver políticas de reabilitação urbana no sentido da



intensificação/densificação do centro, da consolidação das periferias, da melhoria da mobilidade e da economia do tecido urbano.

Repensar e revitalizar a habitação social na cidade, partindo dos bairros sociais do Ingote, Relvinha e Conchada, implica desenvolver estruturas socioeconómicas, num movimento interno e externo, centrado na comunidade e no estabelecimento de conexões urbanas com o centro da cidade. Sob uma abordagem transdisciplinar, consolida-se/densifica-se a cidade criando uma nova polaridade. Introduzem-se dispositivos arquitectónicos reconciliadores da qualidade espacial da cidade: escala macro e micro. Habitação, agricultura urbana, espaço público, mobilidade e infra-estruturas situam-se no mesmo nível estratégico, fortalecendo e sustentando um tecido socio-económico. Ultrapassa-se, assim, a monofuncionalidade, o espaço público torna-se infraestrutural e a comunidade reforça-se socio-economicamente de forma participada e em inter-cooperação com os restantes actores (público-privados) da cidade.

**Abstract:**

The recent urbanization of Coimbra is characterized by an overall, discontinued peripheral dispersion, in low density and great automobile dependency. It was in this context of spatial and social segregation that social housing projects were developed. In the current economic downturn, the city faces a population decline (-4%), the depopulation of the historical centre (-20%) and the tertiarization of its activities. Therefore, this moment is an opportunity to develop policies towards urban rehabilitation, in the sense of the intensification/densification of the city centre, peripheral consolidation, improvement of mobility and urban tissue economy.

Rethink and revitalize the city social projects, as the neighborhoods of Ingote, Relvinha e Conchada, implies the development of socio-economical structures. These structures will be at the centre of the communities and connect to/with the city centre. Under a transdisciplinary approach, the consolidation and densification of the city is achieved by creating a new centrality. Across a macro and micro scale, architectonic devices move towards city spatial quality. In the same strategic level, housing, urban farming, public space and mobility, work to attain urban sustainability and the strengthening of a socio-economic tissue. This way, mono-functionality is overcome, public space becomes infra-structural, the community is socio-economically reinforced and cooperates symmetrically with the remaining city stakeholders.

## **Introdução**

*Cátia Ramos*

Pensar a revitalização da habitação social em Coimbra é pensar a cidade no seu todo. De forma plural e transdisciplinar, propomos a concretização de um projecto orientado para a revitalização e gestão da habitação social, numa ideia de cidade que pretende ultrapassar a segregação espacial e a marginalização a que os bairros sociais e as suas comunidades foram confinados, tornando-os/as também centrais.

Do equilíbrio de contributos dos diversos protagonistas envolvidos no processo projectual, traçou-se uma acção transdisciplinar. Esta permitiu-nos compreender os problemas inerentes aos bairros, à sua gestão, às suas comunidades, etc. Num segundo nível, a discussão encontrou, no desenho projectual, o elemento para debater e organizar a informação recolhida. Passámos de uma fase de análise para o desenho de uma solução situada entre as necessidades e as possibilidades reais.

Expomos aqui os princípios orientadores do processo de trabalho: a sua inserção na cidade de forma ampla; a dignificação do espaço público e as alternativas de mobilidade como meios para atingir uma maior urbanidade, e por fim, o desenvolvimento de infra-estruturas económicas viabilizadoras do projecto, condição necessária para a participação e compromisso da comunidade, bem como dos actores institucionais (câmara municipal e privados).

## ***A cidade como projecto de consolidação contínua***

*Andreia Margarido*

Na segunda metade do séc. XIX, acompanhando o esforço de modernização e desenvolvimento económico pretendido pela nova etapa política<sup>1</sup>, Coimbra rompe o perímetro quinhentista e começa a formar novos bairros em torno do antigo núcleo urbano. Em 1864, o caminho-de-ferro chega à Estação Velha e, em 1885, é estabelecida a ligação ao centro da cidade (Estação Nova). A melhoria das acessibilidades da cidade aos mercados regional e nacional permite o desenvolvimento do seu sector industrial. A construção da Avenida Fernão de Magalhães (1927-1954) possibilita a ligação entre o Largo da Portagem e a Estação Velha, tornando-se numa das principais artérias de atravessamento da cidade. O eixo industrial, formado ao longo do caminho-de-ferro, vai-se estendendo para a nova avenida, assim como para a área do Loreto e da Pedrulha. Progressivamente, vão-se instalando mais fabricas nesta periferia. Os

---

<sup>1</sup> Se a primeira metade do século XIX é caracterizada por uma grande instabilidade política com graves consequências económicas para o país, a segunda metade é determinada pela nova etapa política designada de *Regeneração*. Esta fase foi caracterizada pelo esforço de desenvolvimento económico e de modernização através da criação das infraestruturas básicas necessárias ao desenvolvimento do país.

operários procuram fixar-se junto aos seus locais de trabalho e começam a surgir, entre o final da década de 1930 e início de 1940, alguns bairros de classes sociais mais baixas<sup>2</sup>. No início da década de 40, o perímetro urbano de Coimbra dilata-se consideravelmente (alcançando uma área de 423 hectares) e as áreas do Loreto, Relvinha e Planalto do Ingote passam a estar contidas nos limites da cidade. Alguns bairros sociais contribuem, de forma decisiva, para a ocupação da periferia urbana na segunda metade do sec. XX.<sup>3</sup>

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. A dilatação dos perímetros urbanos possibilita 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. O crescimento periférico das últimas décadas do séc. XX 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. A par desta expansão urbana, assiste-se *“a uma espécie de periferização do centro de Coimbra, visível nas inúmeras situações de esvaziamento e abandono a que foi votado o seu tecido consolidado”*<sup>4</sup>

Consideramos que urge a reflexão sobre esta incessante expansão dos limites da cidade e do concomitante esvaziamento dos seus centros. Com a elaboração do projecto a partir dos Bairros do Ingote, Relvinha e Conchada pretendemos contribuir para uma discussão sobre medidas de contenção do crescimento disperso da cidade que conduz, em muitos casos, a uma descontinuidade física dos tecidos construídos. Porquê continuar a esticar e multiplicar infra-estruturas e estruturas, quando possuímos um significativo número de edifícios e áreas urbanas desaproveitadas, desabitadas, depreciadas?

---

<sup>2</sup> Alguns destes bairros eram construídos de forma clandestina pelos operários, resultando em aglomerados de barracas sem as infraestruturas básicas. O bairro da Relvinha, antes da intervenção do programa SAAL em 1975, era um destes bairros de barracas.

<sup>3</sup> O Bairro Social da Cumeada, o Bairro da Cheira, o Bairro Social da Fonte do Castanheiro, o Bairro Social da Conchada, o Bairro da Pedrulha, o Bairro Social da Relvinha, o Bairro Social de Santa Clara, o Bairro Social do Ingote e o Bairro Social da Quinta da Rosa.

<sup>4</sup> Grande, Nuno, “Coimbra como projecto urbano”, in ecdg 3, Novembro 2000

O aumento do número de pessoas (e de atividades: *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 ausentes da equação. Surge a questão do equilíbrio entre o número de pessoas e o bom desempenho urbano. As cidades, sendo organismos vivos, são alimentadas por fluxos que as mantêm ativas. 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. Deste modo, defendemos a *densificação* como alternativa ao crescimento extensivo e disperso, partindo da convicção de que através do adequado (re)aproveitamento dos espaços *vazios expectantes* (construídos ou livres) é possível (re)habitar e dinamizar tecidos urbanos fracturados, perseguindo o predicado essencial das cidades: o sentido de urbanidade.

Procuramos 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 arquitetura 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 limítrofes). Procura-se utilizar o 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.

Através das propostas apresentadas, procura-se “fazer cidade sobre a cidade”. Neste sentido, o *projecto* materializa um discurso teórico e operativo que sustenta 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 – integrando a volumetria do *cheio* no espaço *vazio* numa relação de interdependência. Perseguimos a dependência entre tipologia arquitectónica e forma urbana, a concepção do *projecto* como expressão da cidade e a própria cidade como *projecto*.

“*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)

## **Dispositivos Arquitectónicos: uma intervenção alargada a partir do espaço público.**

*Ana Pião.*

O papel catalisador e estimulante que os espaços públicos exercem na cidade torna-os espaços democráticos que não constroem barreiras (Delgado, 1999). Definem malha territorial, limites e paisagem a eles intrinsecamente vinculada. São também motor de regeneração espacial. Na reabilitação de espaços públicos periféricos devemos reconhecer as suas diferenças face ao centro da cidade, considerar a sua história, memória espacial, mas, sobretudo a realidade dos seus habitantes, o seu estatuto socio-económico e formas de mobilidade.

Na periferia da cidade de Coimbra, os bairros da Relvinha<sup>5</sup>, Ingote<sup>6</sup> e Conchada<sup>7</sup> apresentam-se segregados e marginalizados, sendo que a estigmatização a eles associada deve-se à falta de investimento na sua gestão, normalmente deficiente, e à difícil relação com o centro da cidade (figura.5). A escassa coesão entre o todo e as partes, inexistente por vezes, e a ausência de acessos articulados que coincidam para uma mobilidade plena, afectam a qualidade da paisagem e estrutura urbana. Os bairros, carentes de espaços públicos qualificados, possuem um espaço público de uso informal.

A revitalização dos três bairros pressupõe a sua inclusão na cidade, no desenho de dispositivos arquitectónicos que gerem espaço público, conectando-os, criando uma nova centralidade a partir do Planalto do Ingote (figura.6). Neste sentido, é crucial estabelecer ou reforçar infra-estruturas económicas, urbanas, culturais, assim como implementar uma rede de mobilidade alternativa. A conexão com o centro da cidade, consequência desta abordagem integradora à urbe, criará *urbanducts*, mecanismos elevadores dos bairros a pontos de interesse, numa nova rede de inter-relações, provocando a regeneração espacial.

O *mercado-ponte*, plataforma de união das encostas do Ingote e da Conchada; as hortas urbanas materializadoras dos conceitos de Economia Solidária; o aproveitamento do projecto do centro cívico, do arquitecto João Carrilho da Graça sobre a encosta do Vale de Coselhas; a dignificação do espaço público — são os dispositivos arquitectónicos que permitem o desenvolvimento desta rede inclusiva, inter-relacional, entre bairros e cidade.

---

<sup>5</sup> Relvinha é um bairro de cariz social, situado numa zona periférica da cidade, oriundo do programa SAAL (Serviço de Apoio Ambulatório Local), da década de 70 (Bandeirinha, 2007), onde a acção social de construção e edificação por parte dos moradores se fez sentir com bastante intensidade (Pereira, 2010; Baía 2008).

<sup>6</sup> O bairro Camarário do Ingote, ao qual se junta o Bairro da Rosa, são bairros que pela sua localização geográfica particular a Norte de Coimbra (Planalto do Ingote) foram alvo de diversas propostas por parte de entidades públicas e privadas. Alberga moradores com baixos rendimentos económicos, de diferentes culturas e costumes, o que acentua o seu carácter de não pertença por parte destes.

<sup>7</sup> O bairro social da Conchada, também ele fruto de diversas intervenções urbanas e habitacionais, ao longo dos anos, é actualmente um bairro de moradores com baixos rendimentos económicos, mais conhecido por lá se encontrar o Cemitério Municipal de Coimbra. A morosidade do processo de consolidação de diversas propostas habitacionais resultou numa inadequação do bairro, com e para a cidade.

O *mercado-ponte* (figura.7) constituirá uma das ligações ao centro histórico da cidade. Potenciador de novas formas de mobilidade (ciclável, pedonal), o mercado é também um catalisador sócio-comercial, relacionando moradores, autoridades locais, empresas, etc. A plataforma na encosta do Ingote é, simultaneamente, uma base impulsionadora de micro-negócios.

Enquanto estratégia arquitectónica/paisagística/económica, as hortas urbanas serão uma infra-estrutura verde, hoje inutilizada e descaracterizada. Procuramos perseguir os conceitos de auto-subsistência, segurança alimentar e sustentabilidade económica para os moradores dos bairros, assim como o incentivo à produção e à compra e venda de produtos agrícolas.

O projecto do centro cívico é indispensável na realização de actividades culturais, desporto, educação, cuidados de saúde, bem como na construção do sentimento de pertença e integração/inclusão de uma comunidade heterogénea. Por último, a dignificação do espaço público como conector urbano.

A inserção de mobiliário urbano, o redesenho de ruas e passeios, a construção de interfaces para nós viários e transportes públicos, são importantes na dignificação do espaço público. Simultaneamente, a adopção de campanhas de sensibilização para o espaço público nas comunidades, num processo recíproco, participativo, e de identificação de problemas, contribuirá para a manutenção das suas qualidades, em cooperação com o poder local. Tal poderá levar a um maior reconhecimento, identificação e usufruto do espaço público por parte dos moradores, despoletando até processos de autovigilância.

### **Potenciar uma Mobilidade Inclusiva.**

*Ana Galego*

É uma responsabilidade da sociedade cumprir o direito à mobilidade,<sup>8</sup> que se torna premente quando os residentes de grandes cidades não vivem perto de onde necessitam ir. Eles são obrigados a deslocar-se para procurar trabalho, educação, habitação, cultura e contacto social. O direito à mobilidade está a tornar-se um direito genérico que regula o acesso a outros, dando um significado adicional à questão da mobilidade nas cidades. Surge, assim, o papel dos transportes públicos na inclusão social, estes são uma ferramenta vital, proporcionando às pessoas a possibilidade de deslocação para o trabalho, serviços etc., a que todos têm direito. Os serviços

---

<sup>8</sup> A mobilidade foi definida como o potencial de movimento, a capacidade de ir de um lugar para outro (Hansen 1959; Handy 1994) de acordo com Handy (2002). A mobilidade refere-se ao movimento de pessoas e bens, abrangendo tanto o transporte individual como o transporte público colectivo, mas assumindo que o movimento é um fim em si mesmo, e mais do que um meio para atingir um fim. (Litman 2011).

de transportes têm de ser acessíveis (alcançáveis), a preços acessíveis, úteis e razoáveis para os seus utilizadores.

No que diz respeito à mobilidade e acessibilidade nos Bairros em estudo, o principal problema encontrado foi uma desconexão entre estes bairros e o resto da cidade, acabando por funcionar como ilhas “isoladas”. Pretende-se melhorar a mobilidade para minorar os efeitos dos enclaves urbanos dentro da cidade. A possibilidade de conectar diferentes zonas da cidade e fomentar a acessibilidade pode ser impulsionada pela implementação e reforço dos modos suaves (ciclável e pedonal). Além disso, foi fundamental pensar localmente em maneiras de financiar a construção, recuperação e manutenção de infraestruturas e espaço público (ciclovias, banco de boleias).

Os principais benefícios do recurso à mobilidade ciclável e à mobilidade pedonal estão relacionados com uma maior eficiência do sistema de transportes, ganhos ambientais, melhoria da saúde pública e vantagens económicas e sociais. Fomentar a utilização do modo ciclável implica a promoção da bicicleta como transporte nas deslocações quotidianas e de curta distância, assegurando a complementaridade com o transporte público e criando as infraestruturas necessárias. Já para a promoção da mobilidade pedonal deve-se garantir a continuidade dos percursos pedonais e eliminar, ou suavizar, barreiras. A aposta nas redes pedonais pode passar por um conjunto de ações como: intervenções físicas; infraestruturas de apoio; sensibilização, informação e educação da população e articulação com instrumentos de planeamento.

### **A Economia como solução de desenho: Economia Solidária.**

*Beatriz Caitana*

O coração do projecto (figura.8) compreende a adopção de um modelo económico designado de economia solidária. O conceito de economia solidária interroga, do ponto de vista conceptual e empírico, os modelos económicos vigentes, apontando modelos alternativos e reformulando as relações entre o social e o económico, entre democracia e capitalismo. Manifesta-se como a materialização das chamadas “sociedades pós-capitalistas” (Mance, 2007), através da combinação de uma dimensão sócio-política e sócio-económica. Esta dupla dimensão fortalece a sua actuação na mediação política, ao evocar uma proposta de emancipação e democracia social.

Consideramos que associar uma comunidade proveniente de um bairro social, por vezes marginalizada pela estigmatização construída, decorrente de uma subtil exclusão social e económica; e a necessidade de fortalecimento da sua economia, deveria ser mais ampla e abrangente do que a economia tradicional. Elegemos o conceito de economia solidária como centro do projecto: o desenvolvimento económico da comunidade como uma solução para pensar

e construir o espaço da comunidade. É também a tentativa de ultrapassar os modelos económicos convencionais, dentro dos quais a maior parte da população do Ingote não se inclui.

Hoje, as associações de moradores são formas de representação da população que se mantêm pelo direito à participação e democracia. Estas formas designam-se por urbanismo participativo (Nunes, 2006), em que as práticas são construídas num registo próximo do cidadão. Neste sentido, a estratégia metodológica e os princípios orientadores deste projecto convergem para uma acção participativa dos beneficiários do projecto. Sob o modelo da pedagogia e urbanismo participativo, a equipa de projecto desenvolveu um workshop, actuando enquanto actor social catalisador de mudança no território de acção, estabelecendo uma ligação simétrica com os moradores. A equipa do projecto elegeu dois caminhos: a aproximação com a Câmara Municipal e a parceria com o Projecto Trampolim<sup>9</sup> a fim de recolher informações privilegiadas sobre a comunidade e que atendessem ao escopo do projecto.

O Workshop (figura.9) com os membros da comunidade permitiu aferir a realidade da comunidade, procurando que os participantes expusessem de forma qualitativa as suas impressões sobre o bairro, percebendo as potencialidades da comunidade e os seus desafios. O workshop desenvolveu-se em torno da construção da comunidade *que se tem* e da *que se pretende ter*, estimulando os participantes a pensar nas oportunidades que o local pode oferecer. Na sua maioria membros activos do projecto Trampolim, o workshop reuniu particularmente jovens do bairro do Ingote e do bairro da Rosa.

Associado às práticas da economia solidária, desenvolveu-se um plano operativo (figura.10) com o objectivo de materializar as diferentes dimensões do projecto. O plano subentende a organização de uma rede de cooperação entre *stakeholders* que torne possível o financiamento e a implementação, faseada, de cooperativas, incubadoras, bancos comunitários, etc. Preconiza-se o trabalho solidário que envolva a comunidade de forma responsável, participada e inclusiva, a par com os *stakeholders* num projecto político e social. As universidades, o poder público local e o sector privado são convidados a participar como actores na sustentabilidade da iniciativa, a médio-longo prazo.

---

<sup>9</sup> O projecto Trampolim pode-se dizer um híbrido entre o papel do poder público local - Câmara Municipal e as entidades da sociedade civil. Implementado na comunidade tem uma acção de desenvolvimento territorial e envolve um consórcio de 10 entidades ligadas à Rede Social. Actualmente o projecto Trampolim atende crianças e jovens com idade entre 6 e 24 anos e é parte integrante do Programa Escolhas. Vem sendo desenvolvido nos bairros da Rosa e do Ingote desde 2004, e assume como objectivo central a protecção e inclusão de crianças e jovens dos bairros da Rosa e do Ingote, através da promoção do sucesso escolar, a integração escolar, a participação cívica e a capacitação dos jovens.



## IMAGENS



Figura.1: Concelho de Coimbra, limite urbano da cidade e área de intervenção.

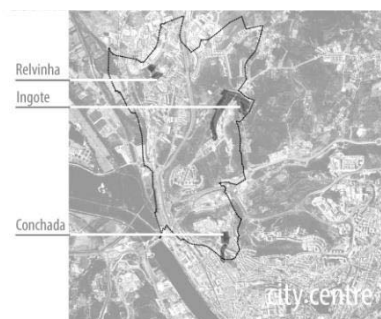


Figura.2: Localização dos Bairros em estudo.



Figura.3: Estratégia Urbana.



Figura.4: DenCidade e IntenCidade.



Figura.5: Planalto do Ingote, montagem: situação actual, Janeiro 2014.



Figura.6: Planta do Projecto



Figura.7: Mercado-Ponte e Hortas Urbanas, ligação Ingote à Conchada.

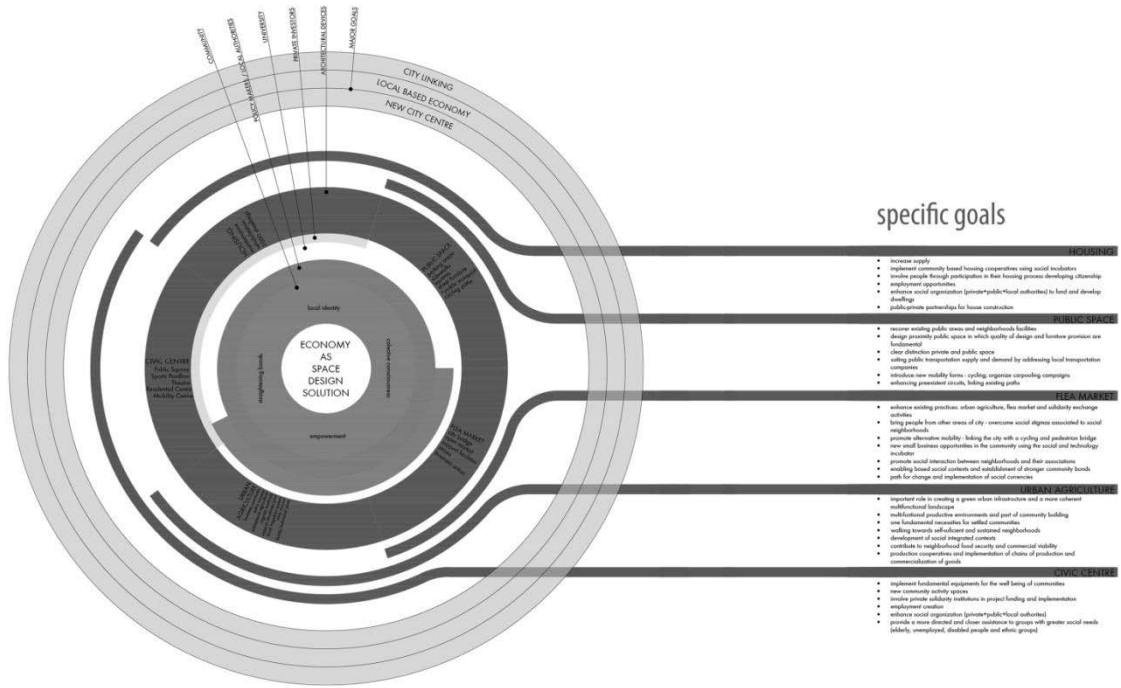


Figura.8: Economia como soluçao de desenho: actores envolvidos, dispositivos arquitectonicos e objectivos a alcançar.



Figura.9: Workshop comunitario nas instalaçoes do Projecto Trampolim.

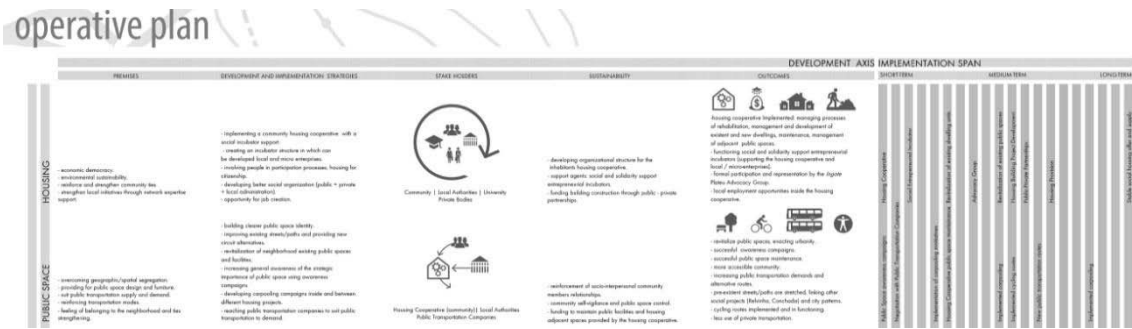


Figura.10: Plano Operativo: linhas de açao Habitacao e Espaco Publico.

## BIBLIOGRAFIA

- ANTUNES, R. (2013). Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. Coimbra: Almedina: CES, 297.
- ASCHER, F. 2009, “A political approach in several large cities”, Proceedings of International Conference Megalopolises of the Future - Mobility and Social and Social Cohesion, 5 and 6 May 2004, UNESCO, Paris, p. 7.
- BAÍA, J. (2008). *Bairro da Relvinha (1974-1976): De Barracas a condições condignas*. Comunicação- VI Congresso Português de Sociologia- *Mundos Sociais: Saberes e Práticas*/FCSH. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. 15f.
- BANDEIRINHA, J.A. (1996). *Do mal presente ao tempo passado. Reflexões sobre a cidade enquanto projecto*. Vértice, II, p.74, 1996.
- BANDEIRINHA, J. A. O. (2007). *O Processo SAAL e a Arquitectura no 25 de Abril de 1974*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- BRANDÃO, P. e REMESAR, A. (2000). *Espaço Público e a Interdisciplinaridade*. Lisboa: Centro Português de Design.
- BOTTA, Mario (1996) “Ética do Construir”, Edições 70, Lisboa.
- CASTELLS, M. (1986). *La Ciudad y las Massas: sociologia de los movimientos sociales urbanos*. Madrid: Alianza Editorial.
- CARRILHO DA GRAÇA, J. L.[ et al. ] (2004). *Centro Cívico do Planalto do Ingote*. Coimbra: PROCER.
- CIVITAS 2013, CIVITAS report - cleaner and better transport in cities, VANGUARD, *Resource Pack Training workshop on Social Inclusion*, Coimbra, Portugal, 22 and 23 March.
- DEFOURNY, J. (2009). Economia Social. In A. D. Cattani, & P. Hespanha, *Dicionário internacional da outra economia*. Coimbra: Edições Almedina.
- DELGADO, M. (1999). *El Animal Público*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- FERNANDEZ, S. (2001). Vale de Coselhas. *ECDJ*, nº4, p. 53.
- FILHO, G. C. (2007). Teoria e prática em economia solidária: problemática , desafios e vocação. *Civitas*, pp. 155 - 174.
- GAIGER, L. I. (2007). A outra racionalidade da economia solidária. Conclusões do primeiro mapeamento nacional no Brasil. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, pp. 57 - 77.
- GRANDE, N. (2000). *Coimbra como projecto urbano*. *ECDG*, nº 3
- HANDY, S. 2002, *Accessibility vs Mobility – Enhancing strategies for addressing automobile dependence in the US*, Prepared for the European Conference of Ministers of Transport, May 2002.

- HESPANHA, P. (2009). Da expansão dos mercados à metamorfose das economias populares. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 84, p. 49-63.
- IDRAC, A. 2004, “Opening Session - Mobility and stakes in development of metropolises”, *Proceedings of International Conference Megalopolises of the Future - Mobility and Social Cohesion*, 5 and 6 May 2004, UNESCO, Paris, p.3.
- LAVILLE, J.-L. (Março de 2009). A economia solidária: Um movimento internacional. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 84, pp. 7-47.
- LÉVESQUE, B. (2009). Economia Plural e desenvolvimento territorial na perspectiva do desenvolvimento sustentável: elementos teóricos de sociologia económica e de socioeconomia. *Revista Política e Sociedade*, 14, p. 107-144.
- LITMAN, T. 2003, *Social Inclusion as a Transport Planning Issue in Canada*, Contribution To The FIA Foundation G7 Comparison Seminar, London (UK): Victoria Transport Policy Institute.
- LITMAN, T. 2011, *Measuring Transportation -Traffic, Mobility and Accessibility*, Victoria Transport Policy Institute, 1 March 2011.
- MANCE, E. (2002). Redes de Colaboração Solidária. Cadeias Produtivas Solidárias. In.: Cattani, A. D. *A Outra Economia*. Porto Alegre: Editora Veraz. Disponível em: <http://www.solidarius.com.br/mance/>
- MANFRED, M. – N. (2014). The good is the bad that we don't do Economic crimes against humanity: a proposal. In: *Ecological Economics*, 104. p. 152-154.
- MÉSZÁROS, ISTVÁN (1998). A crise estrutural do capital. Introdução. In: *Revista Outubro*, nº04 São Paulo: Alameda
- MOULAERT, F., AILENEI, O. (2005). Social economy, third sector and solidarity relations: a conceptual synthesis from history to present. *Urban Studies*, 42(11), 2037–2053.
- NICOLESCU, B. (2000). *O manifesto da transdisciplinaridade* (1ª ed.). Lisboa: Hugin.
- NUNES, D. (2009) *Incubação de empreendimentos de economia solidária – Uma aplicação da pedagogia da participação*. São Paulo : Annablume, p. 105-118, 2009.
- PEREIRA, M. (2010). *Gênese, evolução e tipologia da habitação social no concelho de Coimbra*. Prova Final- Departamento de Geografia- Gestão do Território e Urbanismo/ FLUL. Lisboa: Universidade de Lisboa. 164f.
- POLANYI, K. 1957. *The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Time*. Boston, Beacon Press, 317.
- REICH, R. B. (2007). *Supercapitalism: the transformation of business, democracy, and everyday life*. New York: Vintage Books.
- SANTOS, L. L. dos; SILVA, B. C. da (2014). Moedas sociais solidárias: Contextualização e análise preliminar sobre a sua presença em Portugal Continental. *Revista Redes*. Faro: Associação In Loco - Desenvolvimento e Cidadania, p. XXXX
- SATGAR, V. (2014). *The solidarity economy alternative: emerging theory and practice*. Africa do Sul: University of KwaZulu-Natal Press.

SANTOS, R. (2006) *O Planalto do Ingote*. Prova Final- Darq/FCTUC. Coimbra: Universidade de Coimbra. 246f.

SEABRA, I., *Política de Mobilidade: Panorâmica Europeia e nacional*; IMTT; Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável 1º Workshop Algarve 27 de junho de 2014.

SEABRA, I., PINHEIRO, A., MARCELINO, C., COSTA, M., BENTO, S., *Ciclando – Plano de Promoção da bicicleta e outros modos suaves 2013-20120*; Pegada suave; IMTT; Novembro 2012.

SILVA, E. (2012) *Evolução Identitária de Um Lugar- a Conchada de Coimbra*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura- Darq/FCTUC. Coimbra: Universidade de Coimbra. 259f.

SOARES, C. 2009. “Moeda Social”, in Antonio David Cattani, Jean - Louis Laville, Luiz Inácio Gaiger, Pedro Hespanha (org.), “*Dicionário Internacional da Outra Economia*”. Coimbra: Almedina: 255-259.

SOLÀ-MORALES, M.(1987). *La segunda história del Proyecto Urbano*. Revista UR, nº5, pp.21-26

## **ANEXO II**

Relatório do Concurso para a UN-Habitat

*Urban Revitalization of Mass Housing International Competition*



**URBAN REVITALIZATION OF MASS HOUSING INTERNATIONAL COMPETITION**





## **1. LITERATURE REVIEW**

### **1.1. Different solutions to the same problem - Housing.**

Mass housing was always linked with the living and economic conditions of the working classes. The growth of cities into metropolis creates an attitude of mixed feelings, doubt and fear towards it. Around 1900, although most important industrial countries had similarities underlying economic structures the urban solutions towards housing result differently (Hall 1995).

In late XIX century London had a population of 5.6 million and more severe problems regarding housing densities, land rents, transportation. Paris with its 4.6 million people at the time faced higher densities than London with people living in worst housing conditions than Londoners. Although legislation allowed the construction of low-cost housing, major public works were priority, such as schools and metro. Neither the city nor the state could accomplish a total slum clearance. Berlin had a fast growing population and like Paris it was extremely dense and compact. The Berliners adopt a five storey "rental barrack" (inherited from the military) around narrow courtyard, seemingly to achieve social integration (rich and poor in the same block). Ultimately the urban pattern spread to suburban development supported by and advantageous mortgage system. This leads to the growth of Berlin and its infrastructures in a compact way such as an expanding block. In the United States cities were seen as fearful spaces threatening a social and political body ignited by industrialization and immigration. The emergence of American planning doesn't convey social purposes, on the contrary. Concerns for social order and real estate value, thus planning, were always dependent of middle classes and homeowners. In America grew instead a voluntary movement of social and religious endeavours that provided assistance to poor immigrant communities (Hall 1995).

### **1.2. Public Housing and the rejection of Modernist Architecture.**

Architecture, especially Modernism failure, is frequently associated to its incapacity to provide liveable environments for the working and less favoured classes. As one sees the image of the demolition of Pruitt-Igoe Project in St. Louis, we envision Charles Jenks and his book *The Language of Post Modern Architecture* when he proclaims the end of Modern Architecture. After being praised in the 50's in architecture literature, in

the late 70's, Pruitt-Igoe project was mystified in to the canonical modernist project and the political and social example of the city of modern architecture. Conveniently used

by a conflict within the architecture profession due to the alleged failure of Modernism, the Pruitt-Igoe project was never seen by its inherent political and socio-economic limitations. Limitations that undermine architecture success. *The Pruitt-Igoe Myth* (Bristol 1991) disguises the causes of the failure of public housing without benefiting the people for whom housing programs are aimed. Behind this myth, which focuses on architectural design, there was no acknowledgement of failed policies, local economic failures, class oppression and racial segregation, the contextual premises that determined architecture design and construction solutions, demographic shifts and economic pressure resulted in negligent maintenance.

### **1.3. Vienna's Housing Market Policies and challenges to architects**

Inside other socio-economic and political contexts, such as Vienna, architects are enabled to consecutively address new design solutions, stretch constraints and models regarding social housing. For several years, Vienna housing policy has managed to provide affordable liveable conditions for all inside a competitive real-estate market. As neoliberal trends tend to superimpose on ideology, social purposes and rational design, constant efforts in housing renewal and provision were made in order to become maintain social housing sustained and competitive with the free market. Competing for the same clients as the private housing sector, Vienna's social housing is capable to spread evenly throughout the city avoiding social-spatial segregation, and levelling housing rents. Recently, austerity policies result in new public-private partnerships implemented outside the established social housing model. Nevertheless, recent Austrian housing projects continue to improve on tangible and creative architecture inside this new economy of growth and explore difference, a multiplicity of lifestyles and diversification (Rumpfhuber et al. 2012).

## **2. PEÃO PROJECT CONCEPT**

### **2.1. Basic Concepts**

To describe the specific objectives of our proposal we must state the concept/strategies that underlie the construction of the proposal, which are:

- Urban intensification/densification of the inner city and consolidation of the city perimeters;
- Improve accessibility and mobility (to reduce urban enclaves within the city);
- Solidarity-based economy (reverse the environment of discouragement aggravated by the economic crisis).

#### **2.1.1. Urban intensification/densification**

Cities, as living organisms, are nourished by flows that keep them active. The density of these flows is closely connected to the way their structures and mass are related and organized, and needs to be fluid enough to avoid the blockage of arteries but consistent enough to avoid the obliteration of space. This living organism suffers frequent mutations, which are ever more fleeting.

The increase in the number of people and activities in a particular area (urban mix) usually produces a more vibrant attractive city. However, it also brings consequences that must necessarily be taken into account. One of these is the matter of the balance between the number of people and good urban performance.

In recent decades, urban growth in Portugal has been largely determined by volatile market forces and private interests, with a lack of clear regional and urban strategies. The expansion of urban perimeters has enabled construction to spread to previously rural areas, resulting in sprawling configurations that are dispersed and discontinuous, manifested mostly through low-density monofunctional car-dependent urbanization. This peripheral urban expansion has been accompanied by a consequent depopulation of the city centre, contributing to the fragmentation and impoverishment of the urban structure and lifestyle as well as making the environmental and economic sustainability more difficult to achieve.

*Densification* and *compactness* as an alternative to dispersed growth is already an objective for some of those responsible for territorial planning in Portugal (PROT- AML, 2002; PNPOT, 2007). Despite evident concerns with extensive urbanization and city centre depopulation amongst both politicians and professionals operating on the ground, there are numerous factors that require more in-depth research and reflection, supported by concrete data. There are still no consistent strategies in Portugal that focuses the city centre depopulation problem, especially when we analyse the medium-sized Portuguese cities. The superficial fitting-out of “scenographic” façades are just a distraction from the real problem, it is necessary the demand of measures and interventions that generate new dynamics and attract people and activities, *intensify* the urban fabric and breathing life into depressed spaces. We cannot simply resign to the *global* or *generic city*, but seeks out the local city. We propose to consider the city as a possibility, as an operative agent. The mean through which we’ll propose is the urban scale architectural design.

We believe that it is important to view the city as a systemic construction, as a continuous project, a process where there is an intrinsic relationship between the whole and the parts.

It is required proposals that would cut across the various scales of intervention and reconcile spatial quality with micro scale (variations in the built surroundings, types of housing, public spaces, etc), aiming not only at immediate local effects but anticipating consequences on a broader scale (the mesoscale of neighbourhood, parish, town, and county).

This process clearly requires an interdisciplinary approach, that is why we organize a trans-disciplinary team with different backgrounds and talents.

Our proposal highlights the role of urban and architectural design in the quest for effective models and solutions that are appealing and generate polarities. This focuses on the urban project, as Sólà-Morales (1987) defines it, highlighting:

- the territorial effects beyond the area of intervention;
- the complex interdependent nature of the contents;
- ways of overcoming monofunctionality;
- ways of mixing uses, users, temporal rhythms and visual orientations.

Through strategic proposals, it will thus be possible to revive the social and economic fabric, creating the necessary attractions for a population increase.

### **2.1.2. Accessibility/Mobility and Social Inclusion**

Cities represent over 70 % of the population and about 85 % of the European Union (EU) GDP. Managing a successful transition towards a more sustainable and equity type of urban mobility remains a major challenge for cities across the Union. Local authorities need support to address

the adverse economic, environmental, and social impacts associated with today's urban mobility patterns. It is thus necessary that urban mobility remains prominent on the EU political agenda. The Commission and Member States should reinforce their support for local authorities so that all cities across the Union can achieve a step-change in their efforts for more competitive and resource-efficient urban mobility. (European Commission 2013)

The European Commission will launch this year, a European platform for sustainable urban mobility plans. This platform will help cities, planning experts and stakeholders to plan an urban mobility easier and greener.(European Commission 2013)

Through the Structural Funds and the European Investment, the EU will continue to support projects of urban transport, especially in the less developed regions of the EU. There is an increasing awareness of the relation between transportation systems, mobility, accessibility and social inclusion. Transportation as a form of mobility is part of the options people have to access desired goods, services, spaces and social activities. Considering this, public transportation, innovative and integrated solutions are common ground for policy makers to respond with inclusive transportation options, based in comprehensive processes and projects, that meet the needs of the population to avoid transport related exclusion.

The terms “accessibility” and “mobility” are often used together in transportation but without clear distinction. However, the distinction between the two concepts is important. It can be said that “**Accessibility**” is a characteristic of the places (that can be more or less accessible) and “**Mobility**” a characteristic of people.

Mobility has been defined as the potential for movement, the ability to get from one place to another (Hansen 1959; Handy 1994) in Handy 2002. “Mobility” refers to the movement of people and goods. This recognizes both automobile and transit modes, but still assumes that movement is an end in itself, rather than a means to an end. It tends to give little consideration to non-motorized modes or land use factors affecting accessibility (Litman2011). On the other hand, The Oxford English Dictionary defines “accessibility” as “the quality of being accessible, or of admitting approach” (OED 2002). Accessibility was perhaps more clearly defined for the planning context by Hansen (1959) as “the potential for interaction.” In most cases, measures of accessibility include both an impedance factor, reflecting the time or cost of reaching a destination, and an attractiveness factor, reflecting the qualities of the potential destinations (Handy 2002).

Part of the confusion in the use of these terms may stem from the relationship between them. Mobility, the potential for movement, is related to the impedance component of accessibility, in other words, how difficult it is to reach a destination. Policies to increase mobility will generally increase accessibility as well by making it easier to reach destinations. But it is possible to have

good accessibility with poor mobility. For example, a community with severe congestion but where residents live within a short distance of all needed and desired destinations has poor mobility but good accessibility. In this case, accessibility is not dependent on good mobility. It is also possible to have good mobility but poor accessibility. For example, a community with ample roads and low levels of congestion but with relatively few destinations for shopping or other activities or with undesirable or inadequate destinations has good mobility but poor accessibility. Good mobility is neither a sufficient nor a necessary condition for good accessibility (Handy 2002).

It is society's responsibility to enforce the right of mobility, which looms large in times when residents of megalopolises do not live near where they need to go. They are obliged to travel to find work, education, housing, culture and social contact. The right to mobility is becoming a generic right governing access to other rights. This lends added significance to the issue of mobility in cities. It is thus fitting that we study more precisely what societies are obligated to provide for all their citizens in the sense of all-inclusive service (François 2004). This is where the role of transportation arises in social inclusion.

Social inclusion is perhaps best explained in terms of its opposite - social exclusion. To be socially excluded is to be unable to access the opportunities in life that most of society takes for granted. Transport has a key role to play in tackling social exclusion by providing people with the means to get to the jobs, services and social networks everyone is entitled to. Although provision of transport alone cannot solve the complex pattern of circumstances that lead to social exclusion, it is a vital tool in ensuring that people have the means to be connected to the opportunities life has to offer. Transport can help in terms of getting people to the jobs, education and activities that help them to move 'onwards and upwards' and improve their long-term prospects. We need to keep in mind the need for transport to be accessible, affordable, available and acceptable to transport users (CIVITAS 2013).

Many factors can affect social inclusion. Ignorance, poverty, language barriers, racism and classism can limit people's ability to participate in some activities. Social inclusion tends to be a relative rather than absolute factor. For example, a particular income level may be considered wealthy in one community and poverty in another. This occurs because the cost of living and social expectations tend to be higher in wealthier communities, so a greater level of expenditure is needed to maintain a given level of comfort and status. Similarly, transport needs tend to be relative, depending on a community's level of accessibility and social expectations. In more accessible communities it may be relatively easy to function without driving a car, so non-drivers enjoy social inclusion, transport financial costs tend to be relatively low, and driving is considered a luxury activity. In a more automobile dependent community, driving is a necessity, due to the dispersion of destinations, poor travel options for non-drivers, and because alternative modes (walking, cycling and public transit) are stigmatized. In such a community, non-drivers tend to

experience social exclusion, and transport financial costs are higher so lower-income households is relatively poorer and experience more difficulty and loss of social status (Litman 2003).

Basic mobility can be considered a merit good or even a right. It typically includes travel for:

- Emergency services (police, fire, ambulances, etc.);
- Health care;
- Basic food and clothing;
- Education and employment (commuting);
- Public services, mail, and freight distribution;
- A certain amount of social and recreational activities. (Litman 2003)

The need for mobility continues to grow, and anyone with reduced mobility risks becoming a victim of social exclusion. Much is riding on making this mobility sustainable. The transport sector must undergo radical reengineering. Its planners must rethink its business plan as well as the model of society in which it operates. (Idrac 2004)

In order to improve the mobility of people it is necessary to integrate the transport modes, namely to reinforce the sustainable ones, the soft modes, and to improve accessibility it is necessary the optimization of the infrastructures.

### **2.1.2. Solidarity-based Economy**

Solidarity-based Economy (SE) has been developing, mainly on what concerns its community practices. On one hand concept of Based-Economy occupies a privileged space inside academia. On the other hand, Based-Economy practical application it's present in different self-organized territorialized groups and projects managed by based-economy entities.

Solidarity-based Economy has been spreading and growing, mainly on what concerns its community practices. SE already occupies a privileged space inside academia and its practical application is present in different self-organized territorialized groups and projects managed by SE entities.

During the 19th century, associations and cooperatives set the economical and political boundaries from which Solidarity-based Economy acquires relevance and present support. SE historic roots are connected with popular and ecclesiastical movements from South America (França 2007). SE is defined by different currents and conceptual approaches. Laville (2009) defines SE as the set of activities that contribute economical democratization by citizenship influence. França (2007) grounded on Latin-American experiences, uses the notion of plural-

economy to set SE as "other" economy that combines different economic logics in the attempt to adjust the economical system dysfunctions and the excluded.

Solidarity-based Economy offers the possibility to think over the relation between economy and society. Laville (2009) distinguishes SE in two dimensions, firstly a socio-political dimension and secondly a socio-economical one. These two dimensions overcome the gap left by social economy that is centered more in the market-state relationship and in its economical success and leaving aside political mediation (Laville 2009). On a socio-political perspective, SE embraces an emancipatory and democratic proposal. Thus, SE stands for a hybridization of participatory and representative democracies.

By questioning the prevalent economic models, SE proposes a new economic model settle on hybrid economies (non-monetary and monetary, non-commercial and commercial), between market redistribution and reciprocity (Laville 2009). Hence, Solidarity is the transversal-base principle on buys, sales, production and exchange of goods and services. SE opposes to forms of exploitation, therefore it adopts the self-management solution, strengthening collective forms by cooperation. Over a wider subject area, social and economical dimension should be directly interconnected facing the world overwhelming need of economic democracy.

The forms of Solidarity-based Economy can be classified in different variations such as: networks, exchange clubs, markets or solidarity fairs, fair trade and finance systems; communities and productive chains, proximity services, commerce and production cooperatives and production and purchase groups.

In Portugal, one of the predominant forms of Solidarity-based Economy in the communities are supportive fairs and markets, in particular the children's exchange markets. The first solidarity marketplace (Grocery Store "Granja do Ulmeiro") was implemented at 2006. This initiative has purposed to strength community economy through exchange activities and the use of social currencies.

Many of these solidarity exchanges circuits use the "social currency", an innovative mechanism that invigorate collective action and new forms of sociability, characterized by trust relationships.

## **2.2. A trans-disciplinary approach**

In order to intersect all these strategies in a cohesive and effective way, we organize a trans-disciplinary team with different backgrounds and talents. In this sense, design concept of *PEÃO* team aims a broader statement, enacting the city through the revitalization of a major social



housing area inside Coimbra. A new centrality is created through an economy space design solution, by the involvement of different fields of knowledge (architecture, economy, transport engineering, sociology). Hence, using a trans-disciplinary approach we see the City as the beholder of a greater complexity with an inherent socio-economical context. Furthermore, the proposed interventions for in *Ingote Plateau*, should be made in such a way that can result in an addition of a more thoughtful complexity and density. We look towards an alternative to community economic development using proposals from Solidarity-Based Economy. An economy design strategy can provide sustained alternatives towards dominant social-economical models that physically, socially and economically segregated *Ingote Plateau*. Moreover, this concept does not deny to the City or its parts (*Ingote Plateau*, *City Centre*, *Relvinha* and *Conchada*). And, this concept does not deny to the city the possibility of being continuously, densified and physically linked.

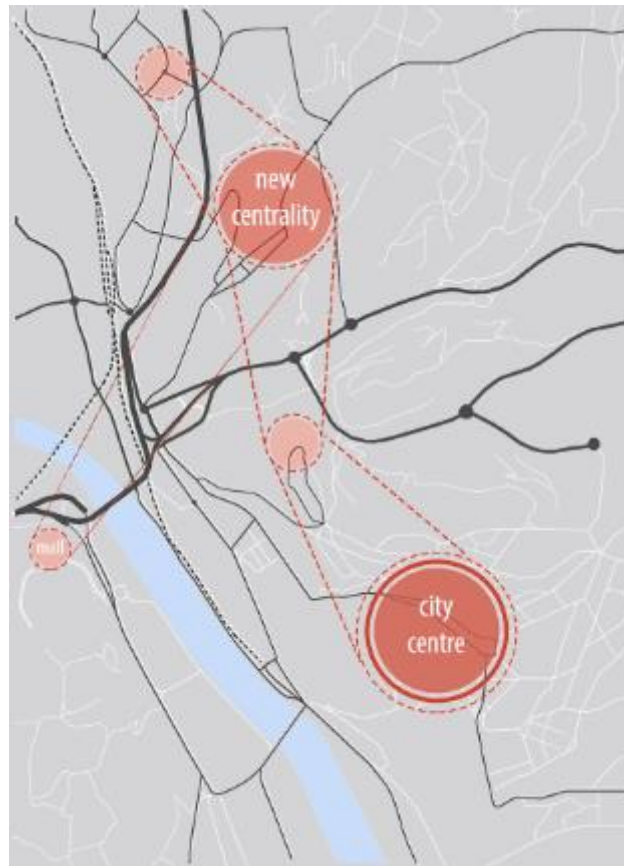
*PEÃO* Team project relies on a trans-disciplinary approach. Nicolescu (2000) defines trans-disciplinary as a holistic and ontological world understanding, as in what is between and beyond any discipline, and furthermore overcomes an interdisciplinary and multidisciplinary dimension. So, a trans-disciplinary approach overcomes the interdisciplinary dimension, which is limited to each discipline method of transference and the study of the same object by a variety of disciplines, multidisciplinary dimension. Trans-disciplinary approach has a central role in this project, inasmuch as it integrates concepts that derived from various subjects: architecture, engineering, sociology, economy. Hence, *PEÃO* project design concept bespeaks a plural and integrated response.

A Project for Mass/Public/Social Housing Revitalization is definitively a work that should undertake and acknowledge the inherent complexity that these realities conceal. Hence a trans-disciplinary approach needs to bear in mind the complexity and specificity of the case study. Furthermore, trans-disciplinary should have a decisive role not only in research but also in inhabitants and local authorities' involvement/ engagement/ participation. Methodologically we had constantly strived to gather three distinct approaches. Firstly there was an understanding of the concepts and theories regarding mass housing inside contemporaneous city. Secondly the fulfillment of participatory workshops with the community in order to understand, which community is sought and in which way it can be built. Finally, there were meetings for information sharing with local authorities in order to perceive the conditions of development, management and future intentions regarding social housing.

## 5. PROPOSAL

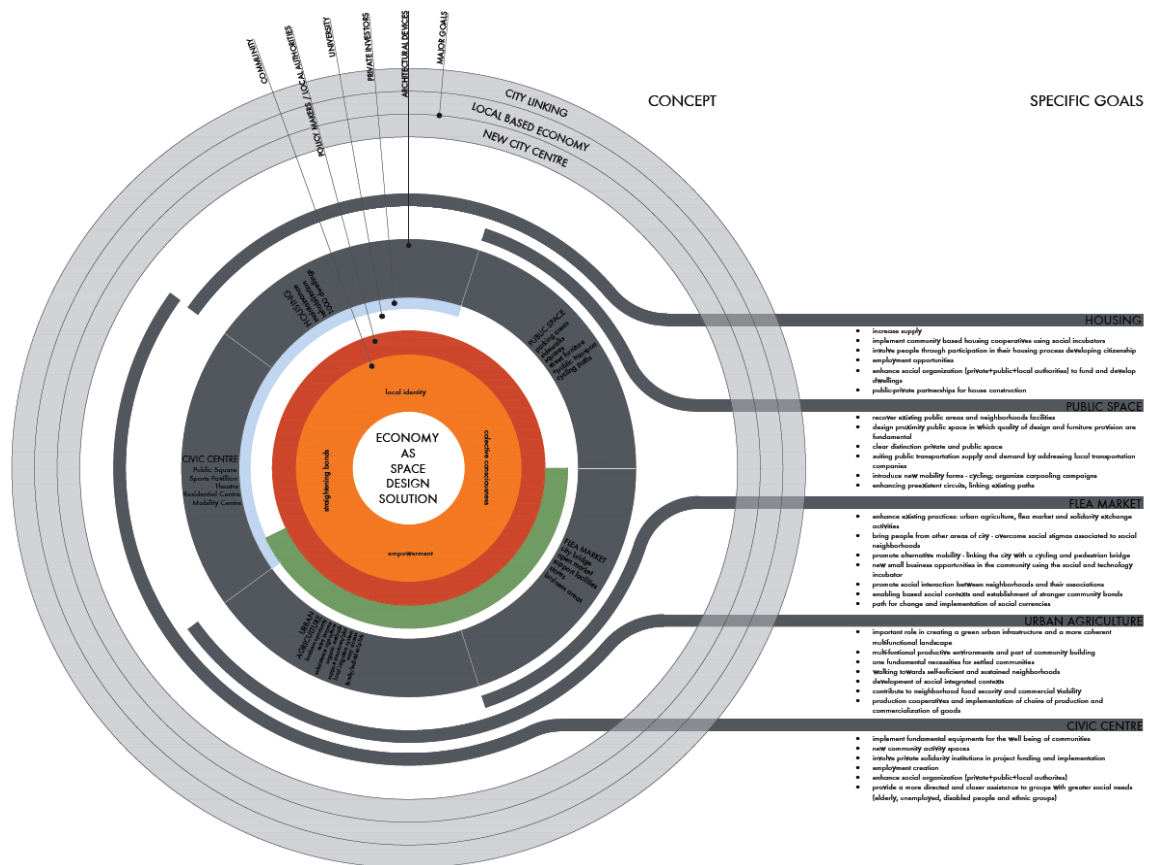
We believe that it is important to view the city as a systemic construction, as a continuous project, a process where there is an intrinsic relationship between the whole and the parts. We seek for a proposal that cut across the various scales of intervention and reconcile spatial quality with micro scale (variations in the built surroundings, types of housing, public spaces, etc), aiming not only at immediate local effects but anticipating consequences on a broader scale (the meso-scale of neighbourhood, parish and city). Our proposal highlights the role of urban and architectural design in the quest for effective models and solutions that are appealing and generate polarities. This focuses on the urban project, as Sólà-Morales (1987) defines it, highlighting: the territorial effects beyond the area of intervention; the complex interdependent nature of the contents; ways of overcoming monofunctionality; ways of mixing uses, users, temporal rhythms and visual orientations.

This kind of intervention cannot be only made by urban and architectural design. This process clearly requires an interdisciplinary approach, which is why we organize a trans-disciplinary team with different backgrounds and talents. Through the intersection of expertise, we design a proposal that seeks building in *Ingote Plateu* a new centrality in the city. The accessibility and mobility improvement allied with Solidarity-base Economy are decisive strategies to seeks a integrate design solution witch uses architectural devices to reconcile spatial quality in macro and micro scale. Through this process, we aim to revival the socio-economic fabric and increase demographic dynamics. Therefore, it was crucial to embrace a strategy where housing stands at the same level as other public facilities, such as public space and infrastructures. So, architectural devices are divided in five points: firstly housing; then public space; flea market and bridge-market; urban agriculture (urban garden) and finally the civic centre. In the core concept of the project we have place the community and the local authorities, and then the university and private bodies from which it is possible to build a network of relations and solutions towards the project realization.



city strategy

To answer to the city social housing demand and revitalization, local initiatives should be strengthened with expertise support. The implementation of a Housing Cooperative, with the support of all stakeholders (Community, Local Authorities, University, Private Bodies), will meet the solutions proposed by the local Authorities in what regards low income housing development. And, it will set locally a set of practices that lead to not only housing revitalization and maintenance but also suppress the existent demand. In the Project Plan, new housing developments are set between in the continuity of the existent streets, near the flea market, in south of the civic centre. By densifying all *Ingote Plateau* with the surrounded city patterns we aim at a more inclusive and continuous city development.



### Conceptual Diagram / Project Design Concept

From this area, the flea market bridge becomes a direct path to the city centre, we call it *urban duct*, a community public facility and a direct link to the city centre. The flea market and bridge departure, from the core of *Ingote Plateau* to the core of *Conchada* area, connects two different Social Housing areas. *Conchada* in borderline of the city centre is now connected through a bridge to *Ingote Plateau*. Therefore, the city is stitched and revived exactly from otherwise known physically and socially segregated areas. The link to *Relvinha* area is made through the revitalization of existing streets and by the implementation of cycling routes.

Urban agriculture is part of the global economic strategy and an architectural device. Henceforth, it creates the possibility of managing the city landscape throughout a green urban infrastructure from which rises a more cohesive and multifunctional landscape. And, Urban Agriculture as the added benefit of relating unmanaged and uncared green areas as it walks towards more self-sufficient and sustained neighbourhoods.

The recovery of the existent project for the civic centre (approved by the local authorities) still proves to be central to all activities performed by the community (theatre, sports, elderly

assistance). Thus, it was important to consider not only its recovery but more importantly a way to fund and build it.

In what concerns Public Space the main problem was an overall lack of urban identity. Hence, the possibility to connect and link city patterns, encourage accessibility and implement, new soft mobilities (cycling) were specific goals. Furthermore, it was crucial to think locally in ways to fund the recovery and maintenance of existent public infrastructures and public spaces.


















## **6. OPERATIVE PLAN AND FURTHER RESEARCH**

To proceed according to the project concept, an operative plan was design in order to place all the stakeholders and see the outcomes that could arise from each initiative. This allowed the proposal to evaluate social and organizational structures that need to be assembled to achieve the expected outcomes. Furthermore, the proposal contains an implementation plan for each level of intervention so that the development actions proposed could be seen from short to long term.

To implement the project, is crucial to promote an intensified political end economic dialogue between all the stakeholders, in order to build organizational structures, cooperatives and social incubators that can lead to the efficiency and project success.

The implementation of this proposal allows testing a new logic of achieving sustainable city and social integration. It may serve as a prototype in which the proposal implementation operability is tested, examining not only the results obtained after completion of the process but also the evaluation of the constraints and successes during the entire process. This process has the potential to be replicated in other contexts, as it acts in a problem that is economic vulnerability and seeks to use the community features. Networking and cooperation with different instances can enable turning these actions into public policies, expanding the work done for the public sector. Hence, as these practices show their results the local authorities can start to consider not only further

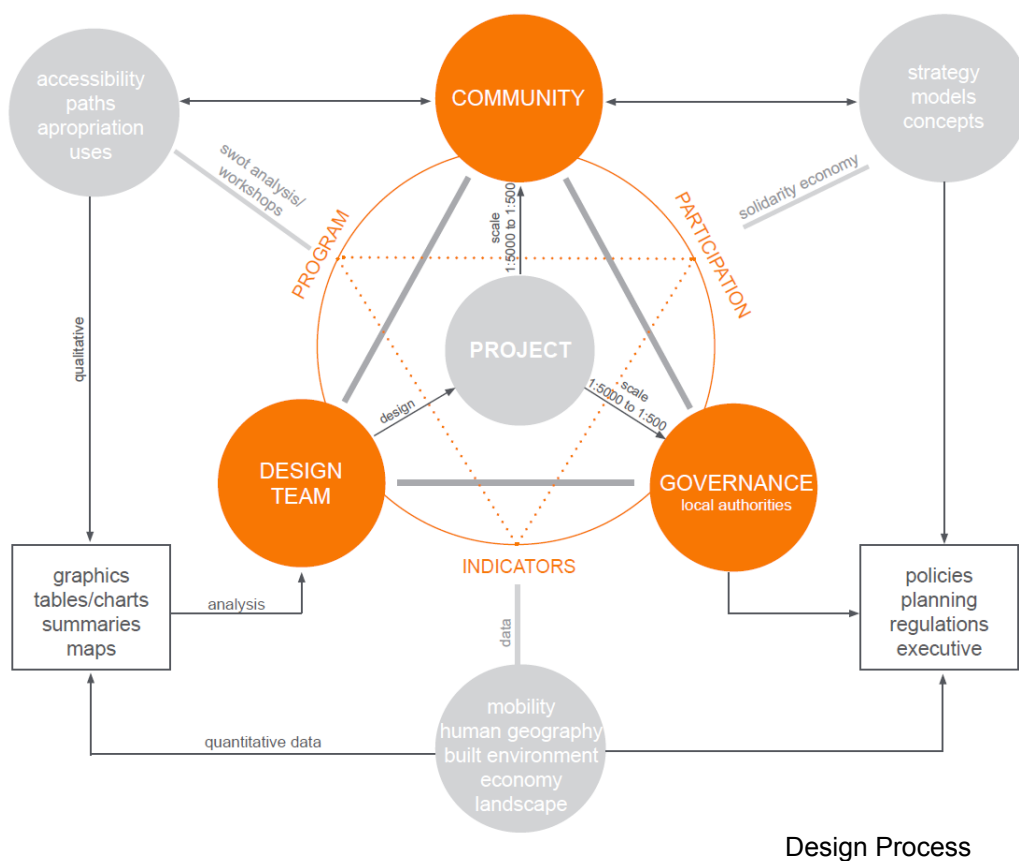
replication but also the possibility to include these strategies in local housing programs or even in city rehabilitation strategies.

	THEMES	DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION STRATEGIES	STAKEHOLDERS	SUSTAINABILITY	OUTCOMES	DEVELOPMENT AXIS	IMPLEMENTATION SPAN	MEASUREMENT	LONG TERM		
OPERATING AXIS	HOUSING	<ul style="list-style-type: none"> <li>implementing a community housing cooperative with a social revenue aspect</li> <li>creating an inclusion strategy to which can be developed local and cross-empirical</li> <li>including people in participatory processes, housing for citizens</li> <li>developing better social organization (public + private + local initiatives)</li> <li>opportunities for job creation</li> </ul>	 <p>Community   Local Authorities   Housing Private Bodies</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>developing organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Housing Cooperative (Community)   Local Authorities   Public Transportation Companies</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Housing Cooperative (Community)   Local Authorities   Public Transportation Companies</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	
	PUBLIC SPACE	<ul style="list-style-type: none"> <li>ensuring democratic, environmental sustainability</li> <li>restoring and strengthening community ties</li> <li>strengthening local initiatives through network expertise support</li> </ul>	 <p>Building closer public space identity</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Building closer public space identity</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Building closer public space identity</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	
	URBAN AGRICULTURE	<ul style="list-style-type: none"> <li>promoting participatory/typical regeneration</li> <li>providing for public space design and facilities</li> <li>and public transportation supply and demand</li> <li>restoring transportation modes</li> <li>facilitating belonging in the neighborhood and its strengthening</li> </ul>	 <p>Urban agriculture in buildings</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Urban agriculture in buildings</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Urban agriculture in buildings</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>
	RELA MARKET	<ul style="list-style-type: none"> <li>development of a green urban infrastructure</li> <li>promote a dense and high-capacity city landscape</li> <li>rehabilitate community production ecosystem</li> </ul>	 <p>Housing Cooperative (Local Authorities)   Urban Institutional and Social Organisations   Social and Entrepreneurial Initiatives</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Housing Cooperative (Local Authorities)   Urban Institutional and Social Organisations   Social and Entrepreneurial Initiatives</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Housing Cooperative (Local Authorities)   Urban Institutional and Social Organisations   Social and Entrepreneurial Initiatives</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>
	CIVIC CENTRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>development of a direct connection to the city centre (local level)</li> <li>strengthening community ties</li> <li>generate spaces for concrete projects and activities (urban agriculture, cooperative activities, and community in co-working space)</li> </ul>	 <p>Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organisations   Community</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organisations   Community</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	 <p>Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organisations   Community</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strengthening organizational structure for the inclusion housing processes</li> <li>supporting social and urban city support entrepreneurial initiatives</li> <li>enabling building connections through public-private partnerships</li> </ul>

## Operative Plan

## 7. DESIGN PROCESS

To attain a balance between all the protagonists in the design process and set the trans-disciplinary action we departure from each protagonist contributions (design team, governance and community). The cyclical movement of this process stands for a dynamic between each protagonist towards a common understanding of the issues that involve city problems. On a second level, this dynamic encounters the needs and various means to translate the design solutions. Thus, this second level uses project design as a key element on debate and organizes data and possible solutions. Through the analysis made by the design team, the information transforms into proposals and data organization line-up with design process, and it is between needs and real possibilities that solutions come across their image.



## **Bibliography:**

### **Articles:**

Ascher, F 2009, *A political approach in several large cities*, Proceedings of International Conference Megalopolises of the Future - Mobility and Social and Social Cohesion, 5 and 6 May 2004, UNESCO, Paris, p. 7.

Bandeirinha, J 2011, Il processo SAAL, trentacinque anni dopo. Modelli, valutazioni e upgrades The SAAL Process, Thirty-Five Years On. Models, Assessments and Upgrades | Portugal 1975 Un esperimento estremo sul social housing An extreme experiment in social housing. *Lotus International*, (145), pp.48–53.

Bristol, K 1991, The Pruitt-Igoe Myth. *Journal of Architectural Education (1984-)*, 44(3), pp.163–171.

Filho, GC 2007, Teoria e prática em economia solidária: problemática , desafios e vocação. *Civitas*, Janeiro / Junho, pp. 155 - 174

Goh, R 2001. Ideologies of “Upgrading” in Singapore Public Housing: Post-modern Style, Globalisation and Class Construction in the Built Environment. *Urban Studies*, 38(9), pp.1589–1604.

Idrac, A 2004, “Opening Session - Mobility and stakes in development of metropolises”, Proceedings of International Conference Megalopolises of the Future - Mobility and Social Cohesion, 5 and 6 May 2004, UNESCO, Paris, p.3.

Laville, JL 2009, A economia solidária: Um movimento internacional. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Março, Volume 84, pp. 7-47.

Rumpfhuber, A., Klein, M. & Kolmayr, G., 2012. Allmost All Right. *Architectural Design*, (218), pp.89–93.

Wacquant, L., 1993. Urban Outcasts: Stigma and Division in the Black American Ghetto and French Urban Periphery. *International Journal of urban and Regional Research*, 13(3), pp.366–383.

### **Books:**

Hall, P 1995b. The City of Dreaful Night. In *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford.

Jenks, M, *The acceptability of urban intensification*, In: *Achieving sustainable urban form*, edited by Williams, K, Burton E, & Jenks M 2000, pp. 242- 250, Spon Press, London.

Nicolescu, B 2000, O manifesto da transdisciplinaridade, 1ª edn, Hugin, Lisboa.

Nunes, D 2002, Pedagogia da participação, 1ª edn, UNESCO/Quarteto, Salvador.

Soares, C 2009, Moeda Social, in Antonio David Cattani, Jean -Louis Laville, Luiz Inácio Gaiger, Pedro Hespanha (org.), “*Dicionário Internacional da Outra Economia*”, p. 255-259. Almedina, Coimbra.



### Website:

Gonçalves, G.M.R., 2010. Coimbra por entre linhas : o transporte colectivo sobre carris e a evolução do espaço urbano, viewed 16 October 2013, <<https://estudogeral.sib.uc.pt/jspui/handle/10316/14026>>

Guerra, I et al, *CONTRIBUTOS PARA O PLANO ESTRATÉGICO DE HABITAÇÃO 2008/2013 DOCUMENTO POLÍTICAS DE HABITAÇÃO* (Contributions for the Housing Strategic Plan 2008/2013 Housing Policies Document), viewed: 20 November 2013, <[http://www.portaldahabitacao.pt/opencms/export/sites/portal/pt/portal/docs/Relatorio2\\_PoliticadeHabitaca\\_final.pdf](http://www.portaldahabitacao.pt/opencms/export/sites/portal/pt/portal/docs/Relatorio2_PoliticadeHabitaca_final.pdf)>

### Other:

CIVITAS2013, CIVITAS report - cleaner and better transport in cities, VANGUARD, *Resource Pack Training workshop on Social Inclusion*, Coimbra, Portugal, 22 and 23 March.

European Commission 2013, Press release, *Together towards competitive and resource-efficient urban mobility*, COM (2013) 913 final, Brussels, 17.12.2013.

Litman, Todd 2011, *Measuring Transportation -Traffic, Mobility and Accessibility*, Victoria Transport Policy Institute, 1 March 2011.

Litman, Todd 2003, Social Inclusion as a Transport Planning Issue in Canada , Contribution To The FIA Foundation G7 Comparison Seminar, London (UK): Victoria Transport Policy Institute.

Handy, Susan 2002, *Accessibility vs Mobility – Enhancing strategies for addressing automobile dependence in the US*, Prepared for the European Conference of Ministers of Transport, May 2002.

Pereira, MA 2010, *Genesis, evolution and typology of social housing in the municipality of Coimbra*, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

PNPOT, 2007, Relatório, Ministério do Ambiente, do ordenamento do Território e do desenvolvimento Regional, Lisboa.

PLH, 2011, Programa Local de Habitação de Coimbra 2.a fase - Diagnóstico e Cenários Prospectivos, Coimbra.

Roxo, MS 2010, *Rehousing: Housing Policies and Practices in the municipality of Coimbra*, Internship Report of Master in Sociology, under the guidance of Professor Claudino Ferreira, Economics faculty of the University of Coimbra, Coimbra.



## **ANEXO III**

Relatório UN-Habitat National Context

*Urban Revitalization of Mass Housing International Competition*

## 1.1. National Context Analysis

### National Context

Country	Portugal
Total Population (millions)	10,5 (a)
Annual Population GrowthRate	0,97(b)
National GDP (USD)	212,454,101,311 \$ (c) 165.409.200 € (d)
GDP per capita (USD)	21.677,2 \$ / 15.702,2 € (b)

a) INE, Statistics Portugal, 2012 [www.ine.pt](http://www.ine.pt); (b) INE&Pordata, 2012; (c) The World Bank, 2012(d)Pordata,2012 [www.pordata.pt](http://www.pordata.pt)

### Urbanization

#### National Urban Policies:

Portugal does not have a unique National Urban Policy. Since 1990 and supported by European funds, Portugal had developed and implemented several urban policies that paradoxically combined the periphery sprawl with the “planos de salvagarda” do centroconsolidado. Currently, these policies have complementary approaches to urban development, environment and sustainability, as well as they are dealing with main urban problems, specially the ones related to the depopulation of the city centre..

To cope with these problems, Portugal is developing since the 90's a set of programs, that we summarily describe:

- National Program and Planning Policy (2007-2025), **Law n.º 58/2007 from 04.09.**  
[http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/Lei\\_58\\_2007\\_de\\_4\\_de\\_Setembro.pdf](http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/Lei_58_2007_de_4_de_Setembro.pdf)
- Cities Policy - Polis XXI (2008-2013)  
[http://www.parqueexpo.pt/conteudo.aspx?caso=projetos&lang=pt&id\\_class=206&name=Programa-Polis](http://www.parqueexpo.pt/conteudo.aspx?caso=projetos&lang=pt&id_class=206&name=Programa-Polis)
- Strategic Plan for Housing (2008-2013), not yet approved.  
[http://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihru/estudos/plano\\_estrategico/planoestrategicohabitacao.html](http://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihru/estudos/plano_estrategico/planoestrategicohabitacao.html)
- National Strategy for Sustainable Development and Implementation Plan (2007-2015), **Resolution of the Council of Ministers n.º109/2007 from 20.08.**

<http://www.dre.pt/pdf1sdip/2007/08/15900/0540405478.PDF>

Land Act / Land Code:

- Land Code, Decree-Law n.º 125/2013 de 30.08.  
<http://www.dre.pt/pdf1s/2013/08/16700/0527905318.pdf>
- Base Law of Territory Planning, Law n.º54/2007  
<http://dre.pt/pdf1sdip/2007/08/16800/0607406075.PDF>

Urban Population:

Absolute Number	4.506.906 (a)
% total population	42,67% (b)

(a) Resident Population in places with 10.000 or more inhabitants, according to Census 2011. Pordata,2012 [www.pordata.pt](http://www.pordata.pt); (b) The Total Resident Population in 2011 was 10.562.178.

Slum Population:

Absolute Number	<i>Not applicable</i>
% total population	<i>Not applicable</i>

According to the Degree of Basic Amenities (toilets, running water, indoor bathroom, sewage and electricity) Family Dwellings are in total 3.997.724 and almost all of them are covered by running water (3.971.833), toilets (3.961.515), indoor bathroom (3.918.455) and sewage (3.977.467).

<http://www.pordata.pt/Portugal/Alojamentos+familiares+ocupados+por+instalacoes+existentes+segundo+os+Censos-151>

Annual Urban population growth rate	-
Annual Slum population growth rate	-
Overall number of vacant housing units	735.128 (a)

(a) And of this number 164.745 vacant dwellings are for selling, 110.221 for renting and 460.162 represent other cases.

## **Formal Housing**

### **Legislations and Regulations:**

Which national institution (ministry, department etc.) is responsible for housing policy?

Ministry of Environment, Spatial Planning and Energy, "*Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia*"

and IHRU - Housing and Urban Rehabilitation Institute, "*Instituto da Habitação e Reabilitação Urbana*"

Does your country have an officially adopted Housing Policy?

Portugal developed several programs to promote social housing and housing rehabilitation. A Housing Strategy Plan has been concluded in March of 2008, however it was not yet been approved by the Portuguese Parliament.

Link for the PDF documents of the plan (in Portuguese):

[http://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihr/estudos/plano\\_estrategico/documentos\\_plano\\_estrategico\\_habitacao.html](http://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihr/estudos/plano_estrategico/documentos_plano_estrategico_habitacao.html)

Housing Policies have been implemented due to several Governmental policies/programs that financially support Social Housing and Housing Rehabilitation. Currently the active policies/programs are:

PER (Special Housing Program for eradication of shacks in Metropolitan Areas in Lisbon and Oporto)

[http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/programas\\_de\\_financiamento/index\\_programas\\_financiamento.html](http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/programas_de_financiamento/index_programas_financiamento.html)

Low Cost Housing (houses for permanent dwelling or sublease built with State financial support and tax benefits for municipalities, private companies, cooperatives, private social solidarity institutions - IPSS)

[http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/programas\\_de\\_financiamento/index\\_programas\\_financiamento.html](http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/programas_de_financiamento/index_programas_financiamento.html)

Program PROHABITA (co-operations agreements between Municipalities or Municipal Associations and IHRU with the purpose to solve households precarious housing)

<http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/habitacao/programasapoio/prohabita.html>

Program Porta 65 (Program of Support of Youth Dwelling - Financial support to rental housing)

<http://www.portaldahabitacao.pt/pt/porta65j/>

Urban Renovation Companies and Urban Rehabilitation Areas (Sociedades de Reabilitação Urbana - SRU e Áreas de Reabilitação Urbana)

<http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/sociedadesreabilitacaourbana/menusru.html>

Program Rehabilitation Towards Leasing (Reabilitação para Arrendar - Urban Rehabilitation Program for Municipalities, Public Companies and Urban Rehabilitation Areas-SRU, towards leasing):

<http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/reabilitarpaaarrendar.html>

Does your country have an officially adopted Housing Strategy?(If so, please attach the PDF or provide the internet link)

No. Nevertheless the Housing Strategy Plan has been concluded in March of 2008, however it was not been approved by the Portuguese Parliament.

Link for the PDF documents of the plan (in Portuguese):

[http://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihru/estudos/plano\\_estrategico/documentos\\_plano\\_estrategico\\_habitacao.html](http://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihru/estudos/plano_estrategico/documentos_plano_estrategico_habitacao.html)

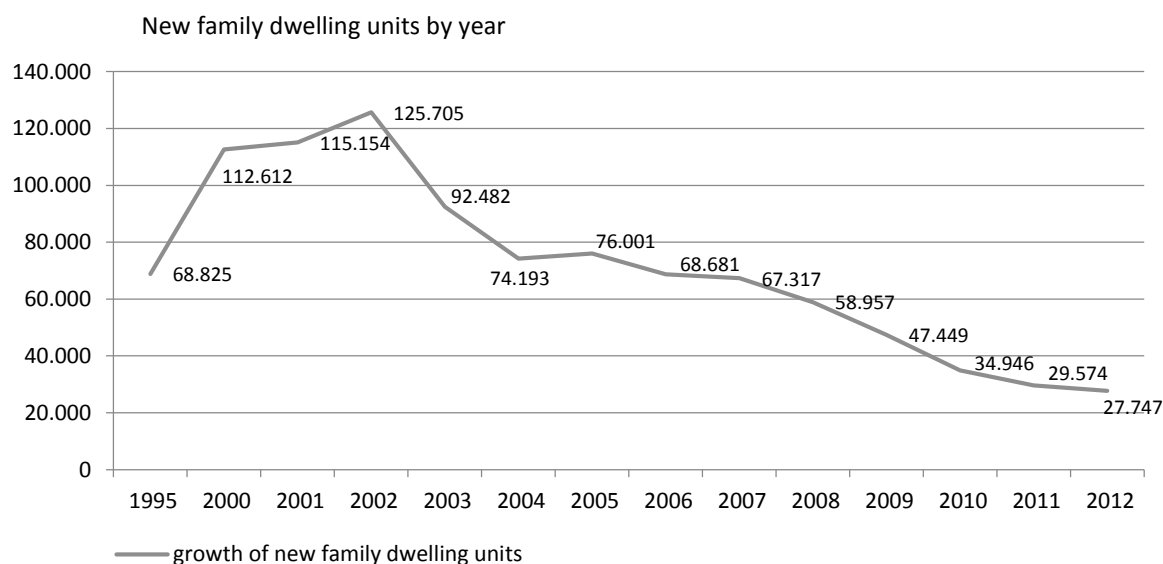
Does your country have a National Building Code?

Yes. <http://dre.pt/pdf1sdip/1951/08/16601/07150729.pdf>

### **Housing Supply And Demand:**

Total number of existing housing units: 5.878.756 units

Annual supply of housing: 27.747 units in 2012



Source: INE | Statistics Portugal & Pordata, 2012

How many units are provided annually by the following:

Table 1. Annual supply of housing (1997-2012)

	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%
<b>Public Sector</b>	1209		2494		1333		2695		1513		2555		1439		1260	
<b>Private Sector</b>	64122		78266		101363		107150		112421		124864		96153		78832	
<b>Cooperatives</b>	1979		3048		2066		1903		1743		1859		1384		556	

	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%
<b>Public Sector</b>	1619		1456		1031		1135		880		545		772		507	
<b>Private Sector</b>	80150		75547		73920		66200		53315		39901		34734		33703	
<b>Cooperatives</b>	1473		592		711		657		349		262		328		84	

Source: Statistics of Dwelling and Construction, INE | Statistics Portugal, 2012

[http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_publicacoes&PUBLICACOESpub\\_boui=153375832&PUBLICACOESmodo=2](http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=153375832&PUBLICACOESmodo=2)

Breakdown of housing types:

Table 2. Breakdown of housing types (2011)

GeographicArea	Total		OwnershiporJointOwnership		Cooperatives		LeaseholderorSublessee		Other(s)	
	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%
<b>Portugal</b>	<b>3991112</b>		<b>2891811</b>		<b>31460</b>		<b>794465</b>		<b>273376</b>	
Continente	3818574		2758293		29135		769768		261378	
Norte	1319665		940891		11396		269178		98200	
Centro	893857		721991		5100		111946		54820	
Lisboa	1127711		744925		8840		307944		66002	
Alentejo	298767		226363		1911		44392		26101	
Algarve	178574		124123		1888		36308		16255	
Azores	80425		63091		923		10433		5978	
Madeira	92113		70427		1402		14264		6020	

Source: INE | Statistics Portugal, Census 2011



Total number of unmet demand on housing: 25.600 requests

Source: INE | Statistics Portugal, Destaque, Informação à comunicação social, 31 de Julho de 2013.

Average waiting period: It's impossible to know statistically. Each municipality has its own waiting time, this depends on the demand and supply of houses available on each municipality, and its financial ability to invest in social housing.

### **Housing Finance:**

Kindly describe the housing finance system in your country on the following:

- What is the policy/regulatory environment for housing finance? 2000 characters

Since the 80's Portuguese Governance started to draw back its direct involvement with housing projects, as it had done sparsely until then. From 1981 onwards, Governance transferred to municipalities the responsibility in answering to social house demands. Until 2002, Government stimulated the acquisition of housing using subsidised interest rates. Although classes with solvency could afford housing credit, low income families without housing became an unsolved problem. Inside such a productive environment neither a liberalised rental market could be attractive (Guerra. n.d., 19–20). Municipalities with social housing demands act through Programs provided by the Central Governance (IHRU) to implement and rehabilitate housing.

Key Financial institutions are primarily the banking system, then the Government through *IHRU* (Housing and Urban Rehabilitation Institute). However, the ongoing Portuguese economical crisis stagnated the housing market and programs regarding housing finance. Besides a small percentage that still has access to housing credit, Housing Cooperatives lost representativeness and the Municipality development through housing programs is limited to low income classes. Rental market became attractive, as the new Urban Lease Reform was implemented, upgrading ongoing low leases. Also, *Porta 65* program was created to support youth leasing.

For low income groups, government developed programs: PER (Special Housing Program), Low Cost Housing (houses for permanent dwelling or sublease built with State financial support and tax benefits), *PROHABITA* (co-operations agreements with the purpose to solve households precarious housing). In municipal developments, houses are assigned to families by the municipality and lease according to family income (social leasing). In some cases, part of social housing stock has already been alienated to its residents.

### **Mass Housing:**

Does your country have a mass, social or public housing policy?

Portugal does not have a unique program for social housing. After the housing blocks planned to the periphery areas, Portuguese government has been trying, without success, to stimulate the renovation of the old city centre with social housing, with PER, *PROHABITA* and LOW INCOME HOUSING

Does your country have mass, social or public housing programmes? If so, for each programme, provide the following:

- Name of programme: PER - Special Re-Housing Program (only to Metropolitan Areas in Lisbon and Oporto)
- Date started: 1993
- Dated ended: 2013
- Number of units planned within the programme: 48 416 (in Lisbon Metropolitan Area, 2007)
- Number of units constructed to date : 31 000 until 2005.
- Number of vacant units: unknown
  
- Name of programme: PROHABITA, (Re-housing Program, Rehabilitation Program, Housing Construction Program, Social Leasing)
- Date started: 2007
- Dated ended: -
- Number of units planned within the programme: unknown
- Number of units constructed to date: unknown
- Number of vacant units: unknown
  
- Name of programme: Low Income Housing, (Re-housing Program, Rehabilitation Program, Housing Construction Program, Social Leasing)
- Date started: -
- Dated ended: -
- Number of units planned within the programme: unknown
- Number of units constructed to date: unknown
- Number of vacant units: unknown

Mass/social/public housing units:

Absolute number of housing units	118 570
% of total housing units in the country	2,0%

Source: INE | Statistics Portugal, 2012

Total population housed in mass/social/public housing: Unknown.

What are the ownership patterns in mass/social/public housing in terms of:

Government owned %	100% (public enterprises; institutions; local authorities)
Rented to tenants %	95,5% of government ownership
Sold to tenants %	0,4% (based on social housing units existing in 31/12/2011, a total 118 575 units)
Owned by private enterprises %	-

## National Housing Analysis

### Weaknesses

**We can identify different kinds of weakness, such as the inexistence of global policies, urban segregation of low-income housing (habitação social), low quality of the building companies, social support of mass housing**

Portuguese housing policies are seen as specific responses to economic-political groups and less of an effort in implementing a national strategy for housing availability. A complicated problem as housing policies depends on municipalities. Instead of strategically focusing on a housing market regulation as Vienna(Rumpfhuber 2012) or Singapore(Goh 2001) show us, public housing policies are oriented to social housing provision. State financial support(subsidised credit) for permanent residence acquisition led to a n.º of private dwellings superior to the n.º of Portuguese resident families. Private dwelling built in the city periphery contributed to depopulate city centres. Hence, this lead to small rates of urban rehabilitation (10%) compared to new housing developments. From the 60's until mid 80's expansionist policies concentrated population in large homogenous urban sets. Historical centres became specialized in the tertiary sector. Housing cooperatives became less competitive as they could not acquire land at affordable prices. Simultaneously, middle/low classes had a decline in purchasing power, taxes and bureaucratic processes for housing permits increase affecting final housing price. A slowly growing rental market implies degraded and vacant buildings. Socio-spatial fragmentation of urban territory triggered urban sprawl with consequences on mobility, environment and lifestyles. Sprawl pressurizes infrastructures specially public transportation, therefore, affecting negatively its use. Population depends mainly of private vehicle use. Social housing deficient management creates areas with high unemployment rates, illiteracy, crime and building degradation and high welfare dependency. Peripheral housing developments lack public space and facilities without good connections to city central areas(Guerra 2008).

2000 characters

### Challenges

for example:

- Are there any systemic, policy and/or institutional blockages?
- Any difficulties in implementing the urban and housing policies?
- Other(s), please specify

Portuguese urban scene provide challenges towards housing policies and city development: densification of urban centres, research for housing typologies adapted to new contemporary

family conceptions, urban periphery consolidation, urban minorities integration. A density strategy should be developed and implemented to stop and invert Portuguese city centre depopulation (80% inhabited houses). Policy makers and all urban actors should embrace strategies towards urban centre densities. Portuguese urban centres provide for better accessibilities, and their "empty spaces" are available for new construction or rehabilitation. Hence, public policies should promote rehabilitation, encouraging people back into the city centre by offering a renewed housing stock, public spaces and public facilities. Therefore, opportunities for housing cooperatives development, public-private partnerships, rehabilitation incentives and rental market provision are key priorities. Although there is a generalized and recent private housing stock, recent transformations in Portuguese society, where demographic and economic changes occur, demand for new approaches. Portugal saw the growth of an ageing population, a continuous diversification of family structures, and the birth of a new migration and immigration phenomena. Thus, this stresses the exclusive family dependence of welfare/social assistance. Furthermore, through austerity families with high insolvency levels need state support and become target groups. Thus, an effort can be made in the withdraw of welfare assistance by acknowledging the existence and the possibility to built socio-economic structures inside social housing communities. These structures can be built with local authorities support to promote alternatives to unemployment, insolvency and social housing provision or rehabilitation (housing cooperatives, micro housing credit, public-private partnerships). The latest urban policies created a gap between city centre and urban peripheral expansion. To function properly these two city parts need to be articulated and live together. To do so, cities need to implement better soil policies, in order to have available land for low housing promotion, public space and infrastructural development. By rethinking urban connections, we can implement *urbanducts*, physical apparatus that can improve public infrastructures and public facilities. From these apparatus an increased urban mobility and new transportation modes can also be boosted, achieving an inclusive and sustained mobility. Overcome social stigmas associated to ethnic minorities (gypsies, immigrants) that live in segregated neighbourhoods and need facilitated access to rental market. To go on with these challenges, cities should implement better cooperation practices between Local Authorities, State and Private Enterprises to renovate central housing stock.

In Portuguese urban and housing scene there are some challenges that might become opportunities namely – densification of the urban centre; research on new housing typologies to new families (contemporary concept of family); consolidation of periphery's urban character; integration of urban minorities

1. to fight the depopulation and emptiness of the Portuguese city centre, with 80% of houses abandoned, the development of strategies to densify the traditional urban centres should be one of first concerns to architects, sociologists, politicians and every urban actor. Public policies should promote urban rehabilitation, housing cooperatives and rental market, as well as the public space and public facilities to bring people again to the centre.

2. Transformations in Portuguese society stresses for new housing demands triggered by the changes in population demographic structure: population ageing, diversification of family structures, other dynamics related to recent migration phenomena.

withdraw of the exclusive dependence of welfare assistance by acknowledgment of existent socio-economic structures inside existent social housing communities

3. The last decades policies create a gap between the city centre and the peripheral urban expansion. These two parts of the city need to be articulated and live together. To do so, cities need a new soil policy and better access to buy soil to low income housing promotion, to increase urban mobility with the public transportation and soft mobilities cycling, and also to rethink the urban connections and improve infrastructures, what we call the *urbanducts*.

4. Overcome minorities stigmas regarding ethnic minorities (as gypsies) living in segregated neighbourhoods and facilitate access to private rental sector.

To go on with these challenges, cities need a stronger cooperation between Local Authorities, State and Private Enterprises to renovate central housing stock.

3000 characters

### **Strengths**

- Are there any factors which facilitate access?

Portugal, namely Coimbra built during a long time-span have an important housing heritage exploring different typologies with a strong relation with the topography. This characterizes Portuguese urban landscape. So housing strengths is rooted in housing typologies and public/private space reinvention. To revitalize housing is to regenerate the public space. Recently, Portugal built a significant amount of social housing, public heritage developed by the same national programs that are reference and stimuli towards sustainability, innovation and urban quality. The 78,72 growth rate in informal housing (2001-2011) depict the effort made in social housing development. Portugal has a relatively new housing stock in which degradation affects mostly historical centres or rented dwellings. These dynamics can be seen as a problem as well as an opportunity. Housing rehabilitation can be a key factor for social and urban cohesion and sustainability

The possibility of explore landscape relationships can be seen as another strength, thereby, creating the possibility of relate urban life and countryside, park areas, rivers and sea. Connections with the landscape are also a strength that creates the possibility of relating the urban life with the countryside, parks and river or sea. In what concerns quality in construction and building regulations, new building regulations are being implemented and promoted by the well-known Portuguese architecture, recognised by the international critic and also supported by European and Portuguese policies and development programs.

2000 characters

### **Opportunities**

for example:

- Are there any incentives for housing production?
- What strategies are needed to address these challenges and weaknesses as well as build on the strengths and opportunities?
- What are and/or should be the priorities for the national/central government?

Today's paradox is that economic crises is an opportunity to block city expansion and start to promote its densification by housing rehabilitation, facilities and public space. Considering that Portugal built to many housing and facilities in last decades, the central opportunity is to see public space as an infrastructure. The quality of the public space will promote rehabilitation of city centre abandoned buildings, the regeneration of peripheral neighbourhoods and a renewed mobility between centre and periphery. Hence, contribute towards the development of a more sustained society, supported by based economy initiatives. Thus, investment in public space regeneration is one of best incentives to promote public and private investment in housing rehabilitation. Nevertheless, actions to trigger housing rehabilitation can be identified: tax reduction, increased access to existing housing programs with reduced bureaucracy, increased local autonomy in implementing housing programs, establishment of a non lifetime support so that people can experiment social housing transitorily, incentive to mobility or social organization. The strategy to develop and implement these opportunities is varied. Design research should redefine what public space is, looking forward new models and methodologies of dealing with the complexity of the urban phenomenon. Research can also establish social incubators for the housing cooperatives development with universities, state and local support. In fact, housing cooperatives can do contracts and partnerships with private construction sector through different housing access modalities: rent, property, housing construction. Cooperatives can also empower communities by involving them in housing projects or in decision making processes as prior initiatives did, SAAL (Bandeirinha 2011). This social strategy can be the first step to introduce local scale based economy measures and methodologies, as urban agriculture or social markets.

2000 characters

*\*Provide a bibliography (using Harvard style referencing) of the literature and other sources that you have reviewed. All bibliographies will be compiled and shared publically.*

*Peão* design concept aims at a broader statement, enacting the city through the revitalization of a major social housing area inside Coimbra. A new city centre is created through an economy space design solution, through the involvement of different fields of knowledge (architecture, economy, transport engineering, sociology). Hence, using a trans-disciplinary approach we see the City as the beholder of a greater complexity with an inherent socio-economical context. Furthermore, the proposed interventions for in *Ingote* Plateau, should be made in such a way that can result in an addition of a more thoughtful complexity and density. We look towards an alternative to community economic development using proposals from Solidarity-Based Economy. An economy design strategy can provide sustained alternatives towards dominant social-economical models that physically, socially and economically segregated *Ingote* Plateau. Moreover, this concept does not deny to the City or its parts (*Ingote* Plateau, City Centre, Relvinha and Conchada). And, this concept does not deny to the city the possibility of being continuously, densified and physically link

## **ANEXO IV**

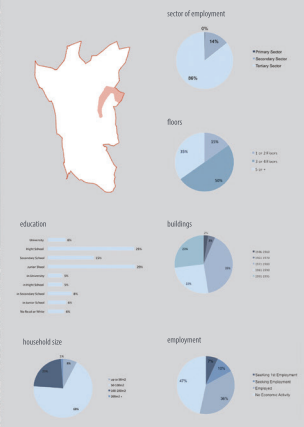
Painéis da Estratégia Urbana – Equipa Peão

*UN-Habitat - Urban Revitalization of Mass Housing International Competition*

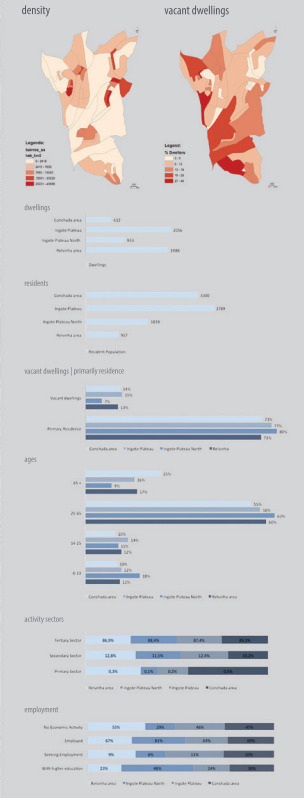
# city area analysis



## ingote plateau survey



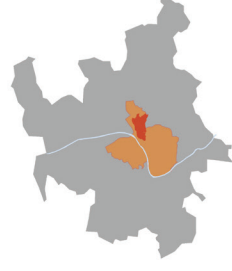
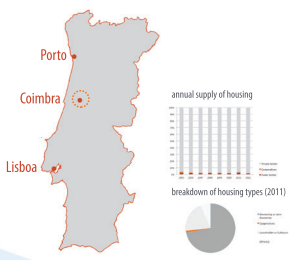
## study area survey



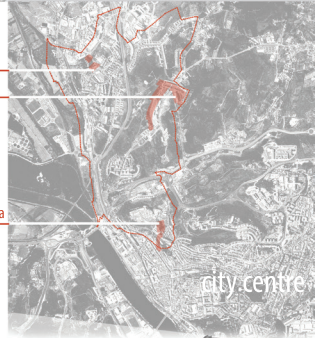
national analysis

municipality and parishes

city urban limit



Relvinha  
Ingote  
Conchada





# project plan



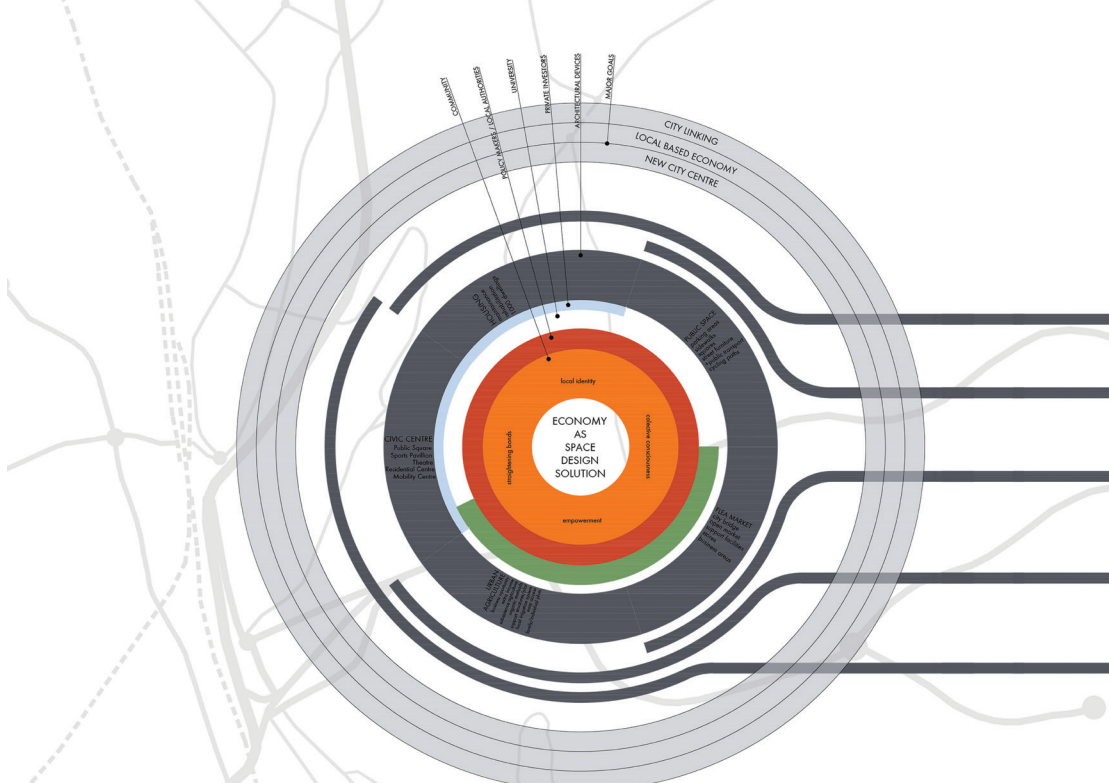
## concept maps



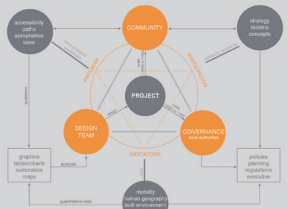
## section a-a



# project design concept



## design process



## specific goals

- HOUSING**
  - increase supply
  - implement community based housing cooperatives using social incubators
  - involve people through participation in their housing process developing citizenship
  - employment opportunities
  - enhance social organization (private-public-local authorities) to fund and develop dwellings
  - public-private partnerships for house construction
- PUBLIC SPACE**
  - recover existing public areas and neighborhoods facilities
  - design pressure public space to attract quality of design and furniture provision are fundamental
  - clear distinction private and public space
  - using public transportation supply and demand by addressing local transportation constraints
  - introduce new mobility forms - cycling, organize carpooling campaigns
  - enhancing pedestrian circuits, being walking paths
- FLOR MARKET**
  - enhance existing practices: urban agriculture, flea market and subsidy exchange activities
  - bring people from other areas of city - overcome social stigma associated to social neighborhoods
  - promote alternative mobility: linking the city with a cycling and pedestrian bridge
  - new small business opportunities in the community using the social and technology incubator
  - promote social interaction between neighborhoods and their associations
  - enabling social contacts and establishment of stronger community bonds
  - path for change and implementation of social contacts
- URBAN AGRICULTURE**
  - important role in creating a green urban infrastructure and a more coherent multifunctional landscape
  - multifunctional public spaces and part of community building
  - one fundamental resources for selfed communities
  - making towards self-sufficiency and sustained neighborhoods
  - development of social integrated contents
  - contribute to neighborhood food security and commercial viability
  - production opportunities and implementation of chains of production and commercialization of goods
- CIVIC CENTRE**
  - implement fundamental equipments for the well being of communities
  - new community activity spaces
  - involve private and public institutions in project funding and implementation
  - employment centers
  - enhance social organization (private-public-local authorities)
  - provide a more directed and closer assistance to groups with greater social needs (elderly, unemployed, disabled people and other groups)

## operative plan

REMARKS	DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION STRATEGIES	STAKE HOLDERS	SUSTAINABILITY	OUTCOMES	DEVELOPMENT AXIS	IMPLEMENTATION SPAN	
<b>HOUSING</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementing a community housing cooperative with a social incubator support</li> <li>creating job incubator activities - which can be developed local and micro enterprises</li> <li>involving people in participatory processes, housing for citizenship</li> <li>developing better social organization (public + private)</li> <li>local authorities</li> <li>responsibility for job creation</li> </ul>	Community   Local Authorities   University   Private Bodies	<ul style="list-style-type: none"> <li>developing organizational structure for the incubator housing cooperative</li> <li>support groups social and solidarity support entrepreneurial incubators</li> <li>launching building construction through public-private partnerships</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>housing cooperative</li> <li>social and solidarity support</li> <li>entrepreneurial incubators</li> <li>local employment opportunities inside the housing cooperative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>housing cooperative</li> <li>social and solidarity support</li> <li>entrepreneurial incubators</li> <li>local employment opportunities inside the housing cooperative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Local Authorities   University   Private Bodies</li> <li>Local Authorities   University   Private Bodies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short-term: Local Authorities   University   Private Bodies</li> <li>Medium-term: Local Authorities   University   Private Bodies</li> <li>Long-term: Local Authorities   University   Private Bodies</li> </ul>
<b>PUBLIC SPACE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>building clearer public space identity</li> <li>improving existing streets (parks and promoting new social alternatives)</li> <li>rehabilitation of neighborhood existing public spaces and facilities</li> <li>increasing general awareness of the strategic importance of public space using awareness campaigns</li> <li>developing supporting campaigns trade and business different housing projects</li> <li>working public transportation constraints to suit public transportation to demand</li> </ul>	Housing Cooperative (community)   Local Authorities   Public Transportation Companies	<ul style="list-style-type: none"> <li>rehabilitation of socio-spatial community</li> <li>community self-governance and public space control</li> <li>launching existing public facilities and housing adjacent spaces provided by the housing cooperative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>rehabilitation of socio-spatial community</li> <li>community self-governance and public space control</li> <li>launching existing public facilities and housing adjacent spaces provided by the housing cooperative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>rehabilitation of socio-spatial community</li> <li>community self-governance and public space control</li> <li>launching existing public facilities and housing adjacent spaces provided by the housing cooperative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Local Authorities   University   Private Bodies</li> <li>Local Authorities   University   Private Bodies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short-term: Local Authorities   University   Private Bodies</li> <li>Medium-term: Local Authorities   University   Private Bodies</li> <li>Long-term: Local Authorities   University   Private Bodies</li> </ul>
<b>URBAN AGRICULTURE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>promoting the development of self-sufficient and semi-subsistent neighborhoods</li> <li>integrated development of social centers, local food centers</li> <li>commercial viability</li> <li>implementing an urban agriculture production cooperative</li> <li>implementing production chains</li> <li>creating job alternatives</li> </ul>	Local Authorities   Urban Farming Cooperative   Institutional and Social Organizations   Social and Entrepreneurial Incubators   University	<ul style="list-style-type: none"> <li>support groups entrepreneurial incubators, university, expertise, social organizations</li> <li>commercialization of products inside the flea market structure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>development, care and maintenance of city landscape</li> <li>local employment opportunities, trade and administrative structure</li> <li>implementation of urban agriculture cooperative</li> <li>implementation of production and commerce chains</li> <li>launching incubator and flea agriculture market</li> <li>impact on population food security</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>development, care and maintenance of city landscape</li> <li>local employment opportunities, trade and administrative structure</li> <li>implementation of urban agriculture cooperative</li> <li>implementation of production and commerce chains</li> <li>launching incubator and flea agriculture market</li> <li>impact on population food security</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Local Authorities   Urban Farming Cooperative   Institutional and Social Organizations   Social and Entrepreneurial Incubators   University</li> <li>Local Authorities   Urban Farming Cooperative   Institutional and Social Organizations   Social and Entrepreneurial Incubators   University</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short-term: Local Authorities   Urban Farming Cooperative   Institutional and Social Organizations   Social and Entrepreneurial Incubators   University</li> <li>Medium-term: Local Authorities   Urban Farming Cooperative   Institutional and Social Organizations   Social and Entrepreneurial Incubators   University</li> <li>Long-term: Local Authorities   Urban Farming Cooperative   Institutional and Social Organizations   Social and Entrepreneurial Incubators   University</li> </ul>
<b>FLOR MARKET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>economic empowerment</li> <li>implementing and commercialization of a self-managed market for those involved in the process</li> <li>recovering existing markets (agriculture, flea market, solidarity exchange activities)</li> <li>implementing microenterprises by using entrepreneurial incubators</li> <li>implementing social contacts</li> <li>improve social stigma related to social projects</li> <li>involve city social organizations (city neighborhood), associations of elderly people (elderly extension), pedestrian and cycling alternatives</li> <li>converting an existing street (public transportation) into a public market on city sidewalks and programs</li> <li>revive a public facility project already developed but not built (supported by local authority)</li> <li>improving the quality of life through heterogeneous pattern development</li> <li>involving national and social organizations towards project funding and implementation (+ local authorities, + associations)</li> <li>promoting local cultural activities (open, existing activities and projects)</li> <li>involve and involve social contacts</li> <li>provide a primary assistance to groups with special needs (elderly, unemployed, disabled and other situations)</li> <li>implementing a mobility scheme for public transportation</li> <li>improving social contacts and supporting implementation</li> </ul>	Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community	<ul style="list-style-type: none"> <li>public-private partnerships for building construction, management and use of building</li> <li>partnerships with Institutional and Social Organizations for project management</li> <li>implementation of projects for targeted groups (elderly, unemployed, disabled)</li> <li>presence of support programs and representative entities of local authorities</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>public-private partnerships for building construction, management and use of building</li> <li>partnerships with Institutional and Social Organizations for project management</li> <li>implementation of projects for targeted groups (elderly, unemployed, disabled)</li> <li>presence of support programs and representative entities of local authorities</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>public-private partnerships for building construction, management and use of building</li> <li>partnerships with Institutional and Social Organizations for project management</li> <li>implementation of projects for targeted groups (elderly, unemployed, disabled)</li> <li>presence of support programs and representative entities of local authorities</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> <li>Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short-term: Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> <li>Medium-term: Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> <li>Long-term: Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> </ul>
<b>OPERATING AXIS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>implement fundamental public facilities towards community wellbeing</li> <li>city's cultural proximity space</li> <li>promote local cultural activities</li> </ul>	Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community	<ul style="list-style-type: none"> <li>public-private partnerships for building construction, management and use of building</li> <li>partnerships with Institutional and Social Organizations for project management</li> <li>implementation of projects for targeted groups (elderly, unemployed, disabled)</li> <li>presence of support programs and representative entities of local authorities</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>public-private partnerships for building construction, management and use of building</li> <li>partnerships with Institutional and Social Organizations for project management</li> <li>implementation of projects for targeted groups (elderly, unemployed, disabled)</li> <li>presence of support programs and representative entities of local authorities</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>public-private partnerships for building construction, management and use of building</li> <li>partnerships with Institutional and Social Organizations for project management</li> <li>implementation of projects for targeted groups (elderly, unemployed, disabled)</li> <li>presence of support programs and representative entities of local authorities</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> <li>Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short-term: Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> <li>Medium-term: Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> <li>Long-term: Local Authorities   Private Bodies   Institutional and Social Organizations   Community</li> </ul>

## community workshop



## **ANEXO V**

Fotografias de Autor  
**Conchada**





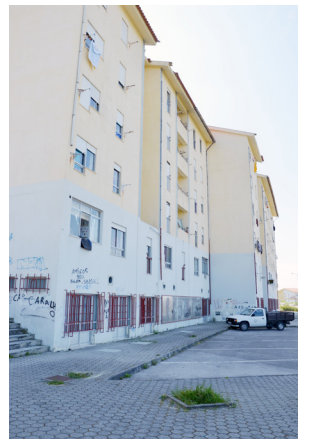


## **ANEXO VI**

Fotografias de Autor  
**Ingote**



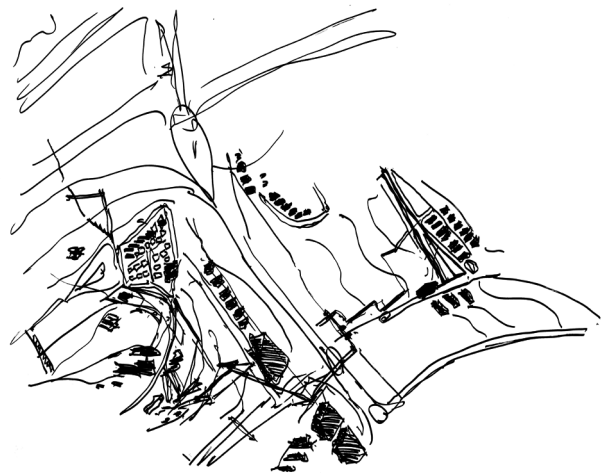
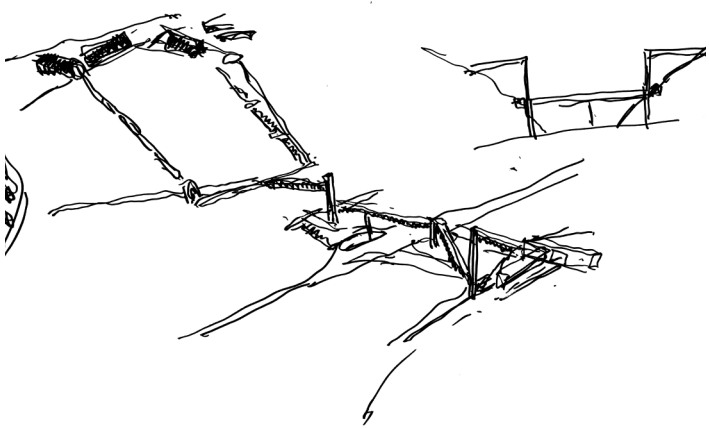
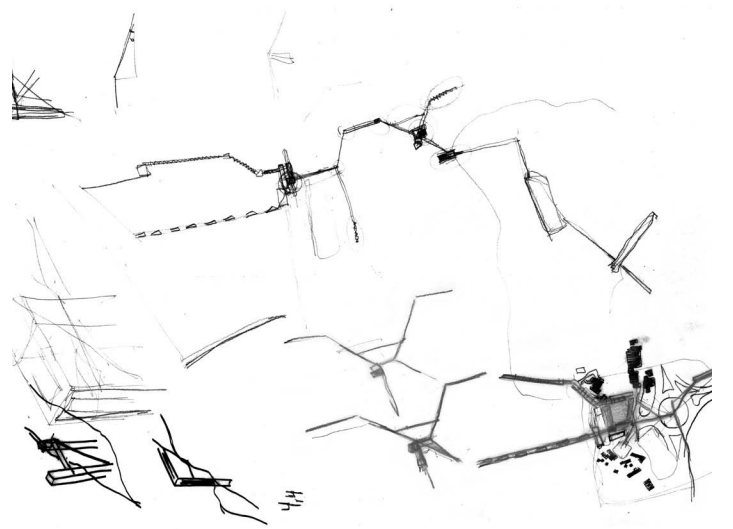
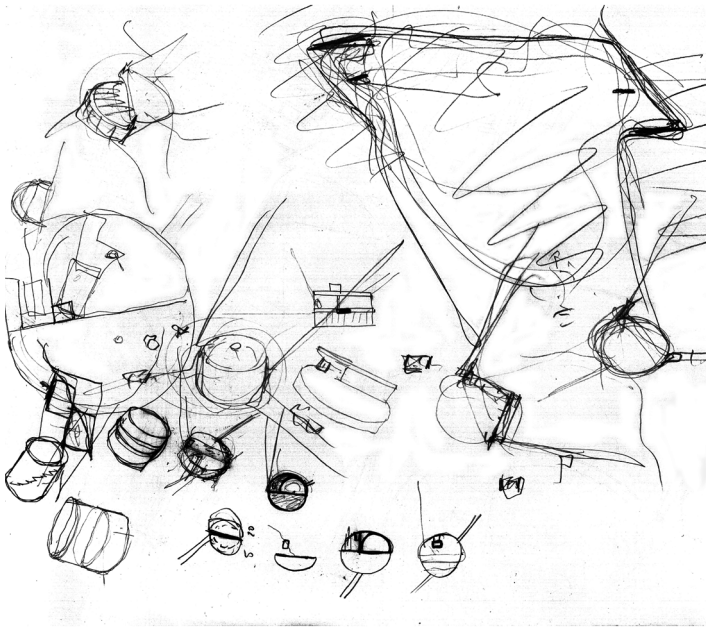
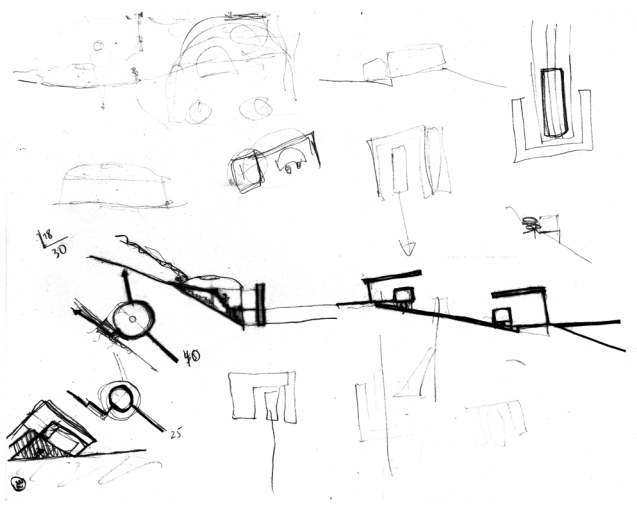
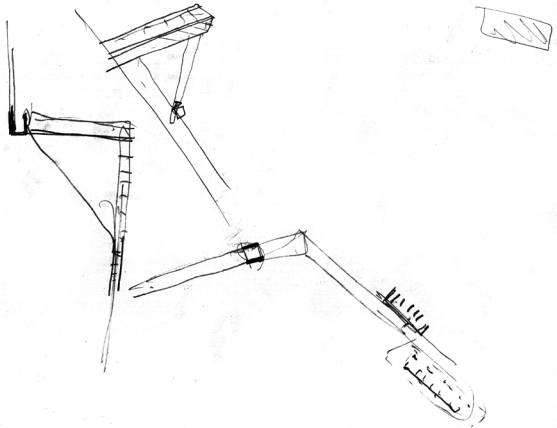


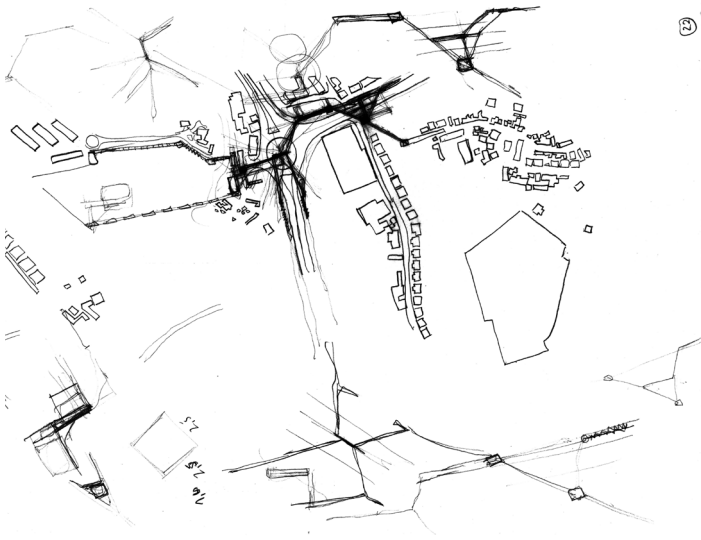




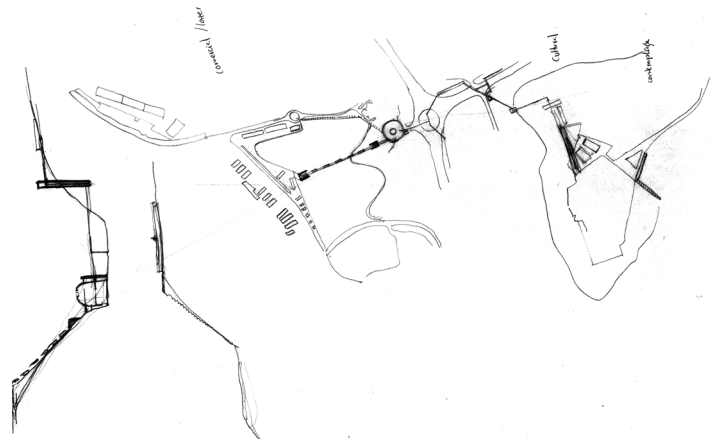
## **ANEXO VII**

### **Esquiços de Projecto / Processo**

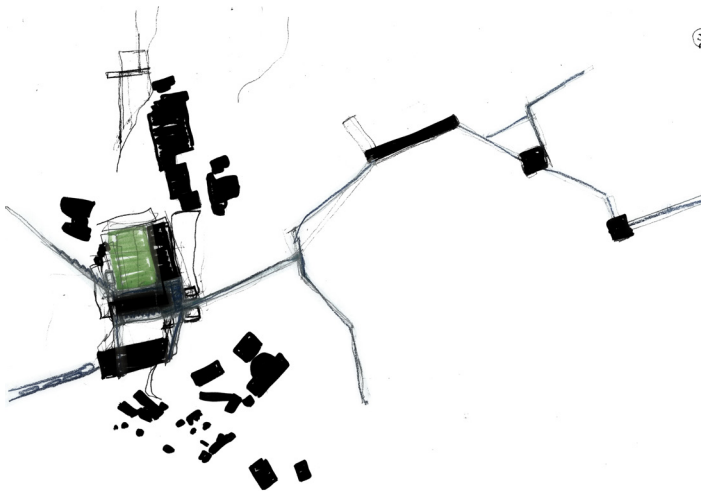
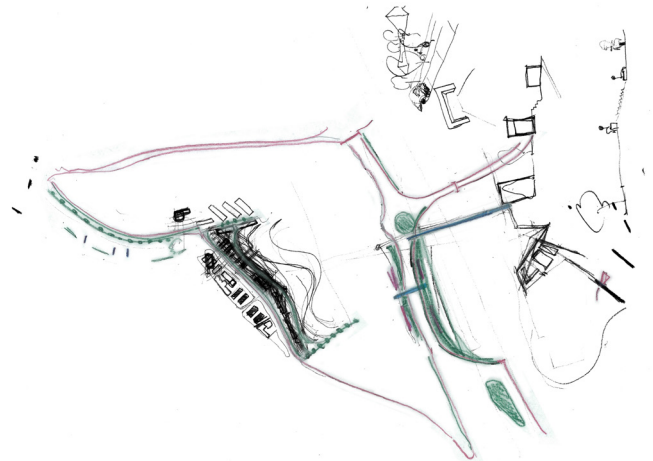




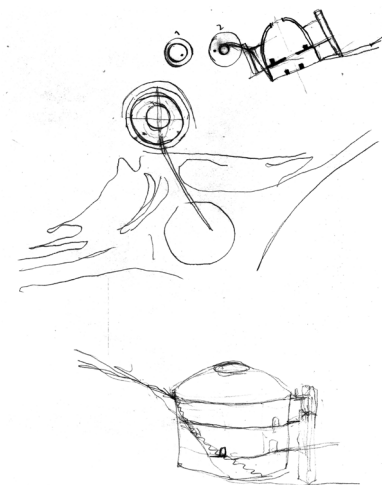
22



23



24



25



